PRZEGLĄD SPORTOWY

CENA 30 GR

Nr 14 (359) SOBOTA, DNIA 7 KWIETNIA 1928 ROK VIII.

NUMER AUTOMOBILOWY

Jeżeli jest wielu ludzi, którzy nie dadzą się przekonać o niezbędności uprawiania gimnastyki czy lekkiej atletyki, to chyba nikt z obozu najbardziej nawet zacofanych nie spróbuje w roku 1928-ym zwalczać automobilu.

O samochodzie marzy zarówno sportowiec, jak i nie sportowiec, zarówno rolnik jak przemysłowiec, kupiec jak urzędnik.

Używa go każdy, kogo na to stać: tysiące właścicieli aut własnych i miljony tych, którzy korzystają z taksówek!

Auto dociera w ciągu paru godzin tam, dokąd podróż końmi trwała dni całe i gdzie na miljonowe inwestycje kolejowe czekać trzeba przez lata. Lekki, zwrotny, mocny wóz mechaniczny zwalcza z równą bezwzględnością sypkie piaski Sahary, skaliste płaskowzgórza Tybetu, czy słynne błotniste drogi naszego Polesia. Co więcej, wraz z turkotem jego motoru w kraju zjawia się, być może odarta z romantyzmu i dziewiczości, ale jakże z nami zrośnięta kultura i związany z nią dobrobyt.

Lenistwo, nieróbstwo, brud, analfabetyzm uciekają przed autem w panice i doprawdy można powiedzieć, że jak w wieku XIX-ym sprawdzianem kultury danego kraju była ilość zużywanego mydła, tak w wieku XX jest ilość będących w ruchu aut.

Auto stało się najwspanialszym, najwięcej mówiącym, bezpośrednim wyrazem naszego życia, w którym szybkość łączy się z celowością wysiłku, ekonomja z wydajnością, a prostota z precyzją organizacyjną.

Samochód jest symbolem naszej epoki.

W równej mierze wyraża on ogólną mechanizację naszego życia jak i supremację człowieka nad maszyną.

O ile bowiem coraz trudniej obejść się bez szybkiej pomocy auta w dzisiejszym wyścigu pracy, na piętych nerwów i ekonomji czasu, o tyle posłuszna i ujarzmiona siła motoru, gasnącego i zapalacego się pod dłonią kierowcy, nie przestanie być nigdy świadectwem triumfu człowieka nad demonem maszyny.

Motor samochodowy jest najbardziej demokratycznym fragmentem maszyny, której niepowstrzymany rozrost objął dziś gigantycznemi transmisjami cały świat i pędzi kulę ziemską po drogach techniki w tempie coraz zawrotniejszem.

Władający maszyną szofer i kierowca daje równocześnie świadectwo samostarczalności człowieka i w wizerunku świata poruszanego w olbrzymich trybach mechaniki wyraża prawdę, śmiałość i dumę rozumu i myśli ludzkiej.

Podobnie jak bez dwojga rąk, leżących na kierownicy samochodu, pędzącego z szybkością 333 klm. na godzinę, rekordowy automobil nie przebyłby centymetra przestrzeni, tak bez woli i pracy genjuszu ludzkiego demoniczny świat maszyny nie z[illegible]byłby się na ruch i drgnienie najmniejsze.

Samochód jest tedy — jak nic innego — odbiciem czasu, w którym żyjemy i wyrazem nas samych w naszej współczesności.

Dla sportowca — rzecz zrozumiała — auto posiada urok, pod którego czarem żyją miljony ludzi. Owym magnesem jest szybkość i związany z nią stale rekord.



HALINA KONOPACKA, PIERWSZA POLSKA REKORDZISTKA ŚWIATOWA, PRZY KIEROWNICY

Kto raz dostał się w krąg działania tych dwu czynników kto miał sposobność znalezienia się w maszynie rozdygotanej żądzą wchłonięcia bielejącej przed nią wstęgi szosy; dla kogo huk motoru splótł się ze świstem powietrza i mozajką uciekającego w bezkres krajobrazu — ten dopiero zdoła pojąć jak bliskie, jak niezbędne i niezastąpione jest dla człowieka XX - go wieku auto.

O prawdzie słów naszych najlepiej przekonywa nas życie: pięć lat temu luksus, dzisiaj półluksus, jutro auto stanie się w Polsce przedmiotem codziennego użytku, dostępnym nietylko dla wybranych lecz dla każdego. Że do momentu tego już dojrzeliśmy, świadczą o tem tysiące robotników, zatrudnionych w trzech wielkich wytwórniach samochodów polskich.

Sport polski atoli—w najszerszych swoich wymiarach — nie zrósł się jeszcze z samochodem i nie wchłonął w siebie jego istoty i atrakcji zawodniczej.

Miejmy odwagę powiedzieć, że w rodzinie sportów polskich automobilizm żyje niejako życiem autonomicznem, że inne dziedziny nie idą mu naprzeciw, tak jakby należało, że typ sportowca polskiego nie wzbogacił się jeszcze i nie pomnożył o postać automobilisty.

Jeśli zrozumiały jest fakt, że automobilizm z istoty rzeczy nie może rozwinąć się u nas w sport masowy i liczyć tylu miłośników czynnych, co inne jego gałęzie, to jednak dziwne [illegible]łoby gdyby nie skupił na sobie przynajmniej uwagi i zainteresowania szerokiej społeczności sportowej, gdyby miał dalej pozostać izolowany i odosobniony.

Propagandzie tego zbliżenia, idei rozprzestrzenienia siły atrakcyjnej automobilizmu na jak najszersze masy sportowe—ma służyć niniejszy numer „Przeglądu Sportowego".

Walka o zdobycie szosy i jezdni

Spór przechodnia z samochodem

Człowiek ma nieprzeparte dążenie do swobody i z tego tytułu wrogo patrzy na wszystko co tę swobodę jego ogranicza.

A samochód, jak każdy zresztą wytwór kultury, ogranicza i to nawet bardzo, ową swobodę indywidualną jednostki.

Dziś przechodząc przez ulicę, nie można już czytać gazety, ani też uciąć sobie rozmówki z miłym znajomym. Dzieci nie mogą się bawić na jezdni czy szosie, nie można jeździć zygzakiem po ulicy lub drodze, powierzając całkowicie opiekę nad sobą i wehikułem — koniowi.

Człowiek nietylko u nas, ale i wszędzie starał się zawsze z takiemi inowacjami walczyć.

A więc pamiętamy ten pomruk niezadowolenia publiczności, kiedy zaprowadzono w Warszawie... tramwaje konne Dane Pogotowia Ratunkowego stwierdzają, że i wtedy nie brakło wypadków przejechania. To samo było z tramwajami elektrycznemi—dziś powtarza się to z samochodami, przy których problem bezpieczeństwa ulicy czy drogi urósł do rozmiarów znaczenia ogólnego.

Trudno uwierzyć, a jednak tak jest: spór pomiędzy przechodniem, a samochodem o władanie nad jezdnią przyniósł ludzkości w ciągu ostatnich lat ponad miljon krwawych wypadków.

Niczem jakaś wielka wojna!

W roku 1926 samych wypadków śmiertelnych było we Francji 2,160, a w Anglii 4.015 — W ciągu pierwszych 10-ciu miesięcy roku 1926 w Londynie zginęło 710 osób, a rannych było 80.000! W Warszawie przy drobnej cyfrze 3.000 samochodów, w roku ubiegłym samo Pogotowie Ratunkowe było wzywane do 600 wypadków.

Z wysokości tych olbrzymich a krwawych cyfr można sobie dopiero zdać sprawę z powagi zagadnienia.

I trzeba sobie powiedzieć — trudno, przechodzień musi i w tym wypadku maszynie ustąpić. Musi nastąpić rozdział domen władania.

Trotuar dla pieszych, jezdnia dla samochodów!

Nic tu nie pomogą utyskiwania na szoferów. Nie chcę naturalnie bronić ich bezkarności, przeciwnie stwierdzam, że bardzo wielka doza winy leży po ich stronie i trzeba energicznie domagać się od nich umiejętności i ostrożności w jeździe.

Ale nic to nie pomoże, o ile i publiczność nie przejmie się powyżej podkreśloną, tak bardzo ważną zasadą.

Zastanówmy się chwilę tylko nad tem, wiele taki szofer taksówki, jeżdżący cały dzień po ulicach Warszawy, spotka na jezdni parek zakochanych, zamyślonych, czy też zagadanych; dzieci pędem przebiegających ulice; starszych pań, wchodzących pod samochód, to znów gwałtownie cofających się; młodych sportsmenów, wyskakujących z tramwajów; a co najgorsze — tych młodych „bohaterów", co na nic i na nikogo nie zwracając uwagi, z dumą powolutku kroczą przez ulicę!

Cóż dziwnego, że tego rodzaju odwaga musi wreszcie skończyć się kalectwem.

Tak samo słychać skargi na ciągły ryk sygnałów samochodowych. Ale przecież ten ryk jest miernikiem nieumiejętności chodzenia po ulicy, czy też niechętnego stosowania się do warunków istniejących, które już zmienić się nie dadzą.

Przecież w Paryżu, gdzie samochody jeżdżą dużo szybciej, niż u nas i nie pojedyńczo, a wprost całemi kolumnami, nie słyszy się wcale sygnałów.

Im uważniej będziemy chodzić po jezdni, tem mniej będą na nas trąbić.

Dla ilustracji pozwolę sobie przytoczyć jeszcze dwie cyfry, które niewątpliwie czytelników zaciekawią.

Otóż statystyka londyńska wykazała, że w roku 1926 35% wypadków miało miejsce z winy kierowców, a 47% z winy przechodniów.

Wyobraźmy sobie jakby stosunek tych dwu cyfr wyglądał u nas.

Mając na uwadze, że oczekuje nas w najbliższej przyszłości ogromne zwiększenie komunikacji samochodowej, że zaczną w Warszawie kursować autobusy, które nie są w stanie zatrzymać się przed każdym przechodniem, zwalczajmy i potępiajmy nierozważne spacerowanie po jezdniach i nie dopuśćmy do rozwielmożniania się u nas tej krwawej epidemji, której widownią były wielkie miasta Zachodu.

Janusz Regulski.

Tegoroczny sezon automobilowy w Polsce

Wywiad z dyr. Januszem Regulskim, prezesem komisji sportowej Automobilklubu Polski

— Jak się zapowiada nadchodzący sezon sportowy? — z tem pytaniem zwróciłem się do dyr. Janusza Regulskiego, prezesa komisji sportowej Automobilklubu Polski, niezmordowanego pioniera rozwoju automobilizmu i sportu samochodowego w Polsce

— Horoskopy na tegoroczny sezon automobilowy przedstawiają się jaknajpomyślniej — odpowiada zawsze uprzejmy dyr. Regulski. — Komisje sportowe wszystkich krajowych klubów samochodowych już dawno zakończyły zimową bezczynność i z zapałem pracują nad ustaleniem szczegółów imprez, które będą rozegrane w nadchodzącym sezonie, rozpoczynającym się bardzo wcześnie, bo już w pierwszych dniach maja.

W naszych imprezach tegorocznych główny nacisk kłaść będziemy na propagandę sportu samochodowego wśród najszerszych warstw społeczeństwa. Chodzi nam o to, aby wszyscy nakoniec sobie uświadomili, iż wyścigi i raidy samochodowe, nie są wcale zabawą ludzi, mających za dużo czasu i pieniędzy. Chodzi nam o to, aby wszyscy pojęli, iż zawody automobilowe mają u nas znaczenie nietylko sportowe, ale że przyczyniają się również do rozbudowy krajowego przemysłu samochodowego i do rozpowszechnienia tego, tak pożytecznego i niezbędnego w życiu każdego kulturalnego kraju środka lokomocji, jakim jest samochód.

Polska — ciągnie dalej nasz rozmówca — jest jedynym chyba krajem kulturalnym, gdzie nie wszyscy samochód znają. Otóż zawody automobilowe przez nas organizowane mają na celu wykazanie użyteczności samochodu, jego wartości i zdolności do pracy w różnych warunkach. Dlatego zawody te są dostępne głównie dla samochodów ściśle seryjnych, to jest takich, jakie są dostarczane przez fabrykę przeciętnemu klijentowi. To też na podstawie rezultatów krajowych raidów i wyścigów każdy może sobie dobrać odpowiedni dla siebie typ samochodu. W ten sposób każde, najdrobniejsze nawet zawody automobilowe przyczyniają się do rozszerzenia koła posiadaczy samochodów, no, a od tego jest już tylko krok do powstania i rozwoju własnego przemysłu automobilowego.

— Jakież imprezy są przewidziane w krajowym kalendarzu sportowym na tegoroczny sezon? — przerywam dyr. Regulskiemu jego niezmiernie interesujące wywody.

— Kalendarz krajowy przewiduje następujące konkursy: 6 maja konkurs na zużycie paliwa, organizowany przez Automobilklub Polski, 19 maja zjazd gwiaździsty do Łodzi i 20 maja wyścig płaski w Łodzi, organizowany przez łódzki Automobilklub, od 17 do 24-go czerwca raid międzynarodowy, organizowany przez Automobilklub Polski. 19 sierpnia wyścig tatrzański, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy 8 września zjazd gwiaździsty do Lwowa i 9 września wyścig płaski we Lwowie, organizowany przez Małopolski Klub Automobilowy, nakoniec od 8 do 10 września raid pań, organizowany przez Automobilklub Polski.

— Które z tych imprez zapowiadają się najwspanialej?

— Bezwątpienia najciekawsze będą trzy konkursy, na podstawie których przyznany zostanie tytuł mistrza Polski na rok 1928. Są to: raid międzynarodowy, wyścig tatrzański i wyścig lwowski. Pozatem bardzo ładnie się zapowiada wyścig płaski w Łodzi. W tym bogatym ośrodku przemysłowym sport samochodowy ma bardzo podatne podłoże do szerokiego rozwoju.

— A teraz pytanie, nurtujące wszystkich: czy można liczyć na dużą ilość współzawodników w tegorocznych zawodach?

— Mogę zapewnić pana i wszystkich czytelników „Przeglądu Sportowego", że konkurencja w naszych imprezach tegorocznych zapowiada się niezwykle poważnie. Zagraniczne fabryki samochodowe interesują się bowiem niesłychanie rynkiem polskim, czego dowodem może być ogromna ilość nowych przedstawicielstw. Otóż wszystkie te firmy rozumieją, że najlepiej jest zjednać sobie klijentelę pięknym sukcesem sportowym i niewątpliwie gremjalnie się zjawią na starcie naszych konkursów. Oprócz wielu nowych marek ujrzymy naturalnie w zawodach samochody tych fabryk, które już się zdążyły wsławić na gruncie polskim. Liczyć więc można napewno na Austro-Daimlera, która to marka zajmuje u nas od lat czołowe stanowisko w sporcie samochodowym i bezwątpienia nadal zechce zwycięsko bronić tej pozycji. Ujrzymy dalej na starcie amerykańskie wozy Chrysler, które się w roku ubiegłym wsławiły, zdobywając, nierozegraną od piętnastu lat nagrodę przechodnią dla trzech samochodów, kończących raid międzynarodowy bez punktów karnych. Nie ulega wątpliwości, że i inne znakomite marki, wsławione wieloma sukcesami w polskich konkursach automobilowych, jak w pierwszym rzędzie Fiat, Lancia, Tatra, zapragną dołożyć jeszcze niejeden listek do wspaniałego wieńca swej sławy. Oprócz powyższych i innych jeszcze firm austrjackich, amerykańskich, czeskich i włoskich duże zainteresowanie naszemi konkursami objawiają fabryki niemieckie. Natomiast, co jest rzeczą dziwną, francuski przemysł automobilowy jest ogromnie inercyjny odnośnie do polskiego rynku i zawodów sportowych.

— A czy polskie marki też ujrzymy w zawodach?

— Zdaje się być rzeczą pewną, że obie polskie fabryki samochodów osobowych, to jest Ralf Stetysz i C. W. S., wezmą udział w tegorocznych konkursach. Nie potrzebują chyba przypominać, że samochody obu tych marek zapisały się jaknajpiękniejszemi zgłoskami w dziejach polskich konkursów automobilowych.

— Dziwi mię bardzo — zapytuję — czemu kalendarz sportowy nic się nie powiększył w porównaniu z latami ubiegłemi?

— Jest to wynikiem polityki krajowych klubów automobilowych—objaśnia mię dyr. Regulski. Uznaliśmy za stosowne nie rozstrzeliwać swych sił na organizację dużej ilości podobnych do siebie zawodów. Każdy klub specjalizować się będzie w doprowadzeniu do doskonałości imprezy jednego typu, zwracając przy tem uwagę na organizowanie lokalnych zawodów, które będą miały za zadanie przygotować kierowców do imprez poważniejszych, zakrojonych na szerszą skalę.

— W istocie, to jest świetne rozwiązanie sprawy — zauważam. — W ten sposób małemi środkami każdy klub przyczyniać się będzie do szybkiego postępu i rozpowszechnienia sportu samochodowego w Polsce.

— A czy panie będą w roku bieżącym brać udział w zawodach automobilowych?

— Ależ naturalnie. Uważamy, iż panie są najlepszemi propagatorkami sportu samochodowego, to też nie omieszkaliśmy pomieścić raidu damskiego w kalendarzu sportowym. Ale jestem pewien — kończy dyr. Regulski — że nasze dzielne automobilistki startować będą w charakterze kierowczyń i w innych zawodach, w równej konkurencji z mężczyznami. Znając silną wolę, energię i odwagę naszych kierowczyń, nie wątpię, iż nawet współzawodnicząc z płcią brzydką, osiągną one cały szereg imponujących rezultatów.

Marjan Krynicki

DOOKOŁA REKORDU CAMPBELLA

Campbell, który ostatnio uzyskał 333 klm./godz., rodak, a zarazem najzacieklejszy rywal rekordzisty Segrave, przygotował sobie, kosztem miljona złotych, ogromny samochód, wyposażony w lotniczy silnik Napier mocy 900 koni. Samochód ten nazwany został „Błękitny Ptak".

W próbie bicia rekordu uczestniczyli również dwaj Amerykanie. Ray Keech zasiadł za kierownicą potwornego wozu, zaopatrzonego w trzy silniki lotnicze o łącznej mocy 1500 K. M., Lockhart natomiast jeździł na maleńkiej maszynce o mocy tylko 400 koni, która jednak szybkością nie ustępowała ogromnym samochodom jego współzawodników.

Wyczynem swym zdobył Malcolm Campbell nietylko tytuł najszybszego atutomobilisty świata, ale również nagrodę, ufundowaną przez mecenasa Wakefielda, a wynoszącą tysiac funtów rocznej renty. Renta będzie wypłacaną Campbellowi dotąd, dopóki inny kierowca nie przewyższy jego rekordu.

RAID PARYŻ — PAU

W kraju, gdzie wielce popularny sport samochodowy znajduje się w pełni rozkwitu, mogą się również zdarzyć nieudane zawody. Zorganizowany w końcu lutego we Francji raid z Paryża do Pau jest najlepszem tego potwierdzeniem. Do zawodów tych zgłosiło się bowiem zaledwie 13 samochodów i 6 motocykli, a końcowe rezultaty konkursu wypadły dziwnie blado. Wszystkie samochody doszły coprawda do celu, jednakże tylko dwa z nich bez punktów karnych. Co się zaś tyczy motocykli, to z tych raid ukończyły tylko trzy,

Ostatecznie zwyciężył w raidzie Robert na Bugatti przed Raimondem na Messier. Po zakończeniu raidu odbyły się w okolicach Pau wyścigi na wzniesieniu Morlaas na dystansie pięciu kilometrów oraz płaski bieg kilometrowy. W wyścigu górskim zwyciężył Laval na sportowym samochodzie Salmson, uzyskując szybkość średnią 68.5 klm./godz. W wyścigu kilometrowym najlepszy czas dnia osiągnął Robert na Bugattim, rozwijając średnią szybkość 128.5 klm./godz.

PANIE JEŻDŻĄ

MOJE TRZY DEBIUTY AUTOMOBILOWE

Egzamin, raid, katastrofa

Mój pierwszy debiut—egzamin. Lekko podenerwowana chciałam zrobić to w tajemnicy przed mężem, który uważał, że samochód nie ma nic wspólnego z dancingiem czy flirtem w salonie.

To też można sobie wyobrazić moje oburzenie, gdy na głęboko konspirowanej randce z egzaminatorem zjawił się również mój szanowny małżonek.

Zaproszona wdzięcznym ruchem mego metra, zajmując miejsce przy kierownicy, poczułam do niego respekt dużo większy, niż dwa dni temu na sali balowej.

Pierwszy bieg, drugi, trzeci, czwarty — poszło świetnie; prowadzę jak młody bóg, w mojem oczywiście mniemaniu. To samo mniemanie upoważnia mnie do rozpoczęcia miłej pogawędki; odwracam głowę i patrzę z przyzwyczajenia na mego towarzysza. Mam wrażenie, że jest mniej uprzejmy, niż w salonie, a do tego, żeby choć spojrzał na mnie — ciągle uporczywie patrzy przed siebie. To staje się w końcu nieznośne!

Nagle — tramwaj! — słyszę krzyk nad uchem. Ktoś chwyta za kierownice, hamulec; prowadzący wagon rozpaczliwie dzwoni; pasażerowie zrywają się, wykrzykując nad moją głową...

Stajemy o parę centymetrów przed tramwajem

Wszystko się dobrze skończyło, a ja dowiedziałem się „na całe życie", że przy prowadzeniu auta dużo bezpieczniej patrzeć jest przed siebie, niż w cudze oczy...

*

Po dwuletnich zmaganiach się z różnemi typami maszyn oraz — co ważniejsze — z samą sobą, dorosłam do wzięcia udziału w raidzie damskim. Czyż można się z czegoś więcej cieszyć, jak z takiej poważnej, naprawdę poważnej imprezy sportowej?

Maszyna gotowa—wysuwa się kwestja „mechanika". O mężu niema mowy, bo zanadto krzyczy na mnie (przy maszynie), a ja krzyku organicznie nie znoszę.

Po długich poszukiwaniach decyduję się na znajomego, którego oblicze w czasie pogawędki towarzyskiej wygląda łagodnie i zrównoważenie — jestem pewna, że oczekiwań moich i tym razem nie zawiedzie.

I oto! (jak to ludziom nie trzeba nigdy ufać) — już od chwili startu zaczęła się moja Golgota:

— Hamulec za wcześnie, gazu zamało, rozmawiać nie wolno, jeść — jak staniemy na miejscu.

Na nieśmiałe pytanie — Dokąd jedziemy?—słyszę odpowiedź — Prosto przed siebie; na skromną chęć zjedzenia po 6-ciu godzinach kawałka czekolady burczy mi nad uchem:

— Ciągleby pani jadła!

Jestem przygnębiona, zdenerwowana — budzi się we mnie bunt, a jednocześnie uświadamiam sobie, że mój towarzysz „daje mi szkołę", mając przecież me dobro na względzie.

Po ciężkiej walce wewnętrznej uznaję mego mechanika za bardziej kompetentnego od siebie w automobiliźmie; powstaje we mnie tak zdeterminowane posłuszeństwo, że gdyby mi kazał wjechać pełnym gazem na drzewo — wjechałabym bez chwili wahania.

Słowem — ciężka, przewlekła walka wygrana; na bok ambicje, wrażliwości i zniechęcenia — hurra!!

Rezultat mych wysiłków uwieńczono piękną nagrodą; lecz stokroć od niej cenniejszą zdobyczą jest owo poczucie zwycięstwa woli, ów wielki wysiłek moralny — złamanie samej siebie.

*

Jakąż nieskończoną skalę wrażeń daje samochód! Nie brak w niej nawet tego co najmocniejsze — oblicza śmierci. Moment taki zdążyłam również przeżyć.

Jedziemy na zjazd gwiaździsty do Katowic — prowadzi mąż. Szosa dobra, pusta, — jedzie się świetnie. Wpadamy na zakręt z szybkością 70 klm. ... z tą samą szybkością przecinając linję szosy, pędzimy w pole... Wysoki nasyp służy nam za trampolinę, z której ogromna nasza maszyna daje 10-metrowy skok w przestrzeni...

Przez świadomość leci mi jedna jedyna myśl — katastrofa. Kurczę się w sobie, instynktownie zamykam oczy i oczekuję jakiegoś strasznego uderzenia, druzgotania kości, szarpania mięśni... Wiem, że będzie to coś strasznego, czego jeszcze nigdy nie doznałam, o czem nie miałam nawet pojęcia, a co przeniknie każdy atom jestestwa

Potężne uderzenie w ziemię zdaje się zapowiadać początek końca; towarzyszy mu trzask gruchotanych resorów i brzęk strzaskanych na kryształy szyb...

Tymczasem już po katastrofie — stoimy spokojnie w polu, jesteśmy ocaleni.

Halina Regulska

Jak schwytałam lisa

Wrażenia z Rally Paper

Start na szosie jabłonowskiej zgromadził imponującą stawkę przeszło 20-tu maszyn. Moja maleńka Taterka wobec potężnych Minerw, A. D. R., Metalurgiquów wygląda jak kopciuszek. Powiększa to moją emocję, tembardziej, że poza gymkhaną nie brałam udziału w żadnej konkurencji samochodowej.

Ruszam 18-ta odrazu pełnym gazem, gdyż jestem przekonana, że do Jabłonny nie będzie żadnych niespodzianek. Tymczasem już o dwa kilometry za startem chytry lis skręcił nieoczekiwanie na prawo.

Moją pierwszą omyłkę koryguje powracająca z Jabłonny p. Marchlewska, za którą podążam mimo protestów moich sąsiadów

Intuicja prowadzi mnie bez błędu przez Strugę do Radzymina, gdzie kierunek dalszej drogi wskazują... rozkrzyżowane ramiona zbyt gorliwego policjanta.

Wpadamy do Jadowa: pusty rynek szczerzy się do nas paszczami kilku naraz ulic. Wybieram szosę na lewo, aby dopiero po paru kilometrach przekonać się o fatalnej pomyłce.

A tu jak na złość szosa wyboista, wąziutka — po obu stronach nieskończone stosy kamieni. Lituje się nademną jakaś boczna, poczciwa polska dróżka — udaje mi się wreszcie zawrócić. Ale 8 kilometrów stracone, a 15-cie minut drogocennego czasu zmarnowane bezpowrotnie.

O zwycięstwie niema mowy — ogarnia mnie zniechęcenie. Trwa to jednak krótką chwilę — przemożny instynkt sportowy każe walczyć do ostatka...

Już w Jadowie widzę, że nie jesteśmy ostatni — ocieramy się obok nadjeżdżającego Mathisa państwa Szczerbińskich. Spotkanie to dodaje mi animuszu — pedał od gazu cisnę niemiłosiernie: Tatra dokazuje wprost cudów na wprost nieprawdopodobnych wybojach drogi — o uszy obijają mi się jęki i westchnienia maltretowanych pasażerów.

Wreszcie jesteśmy znów na czystej wodzie: tumany kurzu znaczą trasę ucieczki lisa lepiej, niż nikłe konfetti.

Tak dojeżdżamy do Wyszkowa, skąd wpadam na dobrą szosę, teraz znów całym gazem, z 70-ciu nie spuszczam. Za Wyszkowem mijam siostrzaną „Tatrę". — przyznać się muszę — z przyjemnością. Szalenie zemocjowana wpadam do Pułtuska, kryjówki lisa.

Za chwilę jury obwieszcza mi o zwycięstwie w kategorji pań i silne dłonie mych towarzyszy ściskają mi serdecznie rękę...

Alicja Gebethnerowa

Wyścig tatrzański

Wspaniała impreza międzynarodowa automobilizmu polskiego

Krakowski Klub Automobilowy rozwija swą działalność na terenie krakowskim w najszerszem tego słowa znaczeniu. Ten regionalizm, słuszny i uzasadniony znalazł swój wyraz w objęciu sferą zainteresowania się krakowskich automobilistów także i gór. Najczęstsze wycieczki samochodowe z Krakowa to Zakopane i Morskie Oko, a ostatnio i inne ciekawe zakątki Podhala i Podkarpacia.

Owo zainteresowanie górami wysunęło na plan pierwszy wyścig tatrzański. Była to ulubiona myśl p. Rippera, zasłużonego jeźdźca i prezesa komisji sportowej krakowskiego Klubu Automobilowego. W jesieni 1926 roku rozpoczęto prace przygotowawcze, w sierpniu 1927 roku po raz pierwszy zmierzyły się na szosie do Morskiego Oka najlepsze wozy i najlepsi kierowcy Polski.

Sukces był zupełny: przeszło 300 wozów zgromadzonych między metą a Morskiem Okiem w niekończącym się wężu, było widokiem niezapomnianym. A gdy porównamy ową imponującą ilość z 170-miu wozami, jakie zgromadził Niemiecki Klub Automobilowy na swej jeździe otwarcia w tym roku, to porównanie to wychodzi bezapelacyjnie na naszą korzyść i jest miarą niepowszedniego zainteresowania się naszym wyścigiem górskim.

Noblesse oblige. Trzeba starać się podtrzymać tradycję i w tym roku dać coś równie dobrego. Wysunął się więc odrazu szereg kwestyj organizacyjnych, które tu po kolei króciutko omówimy.

Najpierw charakter międzynarodowy wyścigu. Kwestja ta została pozytywnie załatwiona, szczególnie jeżeli chodzi o jej stronę formalną: Związek międzynarodowy zgodził się na umieszczenie w swym kalendarzu wyścigu tatrzańskiego. Jest to szczególnie ważne ze względu na okoliczność, że Czesi, w zrozumieniu wielkiego sukcesu zeszłorocznego wyścigu i znaczenia tego rodzaju atrakcji dla położonych w jej okolicy stacyj klimatycznych już teraz obwieszczają, że mają zamiar zorganizować podobny wyścig i po swojej stronie.

Wyścig tatrzański będzie międzynarodowym nietylko formalnie. Konkurencja międzynarodowa zaznaczyła się już w tym roku przez gościnę jednego z najpopularniejszych kierowców niemieckich barona v. Ventzel-Mossau na wspaniałym Mercedesie. Pan Mossau mimo porażki był bardzo zadowolony z pobytu w Zakopanem i zapowiedział przybycie większej ilości zawodników niemieckich w roku bieżącym.

Na tem jednak nie koniec. Dla zapewnienia wyścigowi tatrzańskiemu międzynarodowej frekwencji robi Klub Krakowski wszystko co możliwe. I tak wyjechali przed kilku dniami dwaj znani kierowcy krakowscy: p. Mars i p. Zakrzeński w kilkutygodniową podróż propagandową zagranicę. Narazie doszły nas wieści o pobycie ich w Pradze, gdzie przyjęto ich w klubie czeskim nadzwyczaj uprzejmie i zapowiedziano odwiedziny wielkiej wycieczki automobilowej razem ze swemi 33-ma afiljowanemi klubami. Będziemy więc na terenie zakopiańskim gościć nietylko doskonałych zawodników czeskich, ale także i większą ilość wycieczkowiczów, którzy zapoznają się z pięknem Tatr polskich.

Ponadto Kraków przygotowuje bardzo piękne wydawnictwo propagandowe, zaopatrzone w szereg pierwszorzędnych fotografij. Pozatem jeszcze planuje Klub poważniejszą wycieczkę zagraniczną na jakich 6 tygodni przed terminem wyścigu, któraby odwiedziła Wiedeń, Pragę i Budapeszt, dla pozyskania jeszcze przed samym wyścigiem konkurentów międzynarodowych.

Tyle o propagandzie. Przygotowania techniczne zaczną się jak tylko śniegi uwolnią szosę do Morskiego Oka. Poprawienie trasy wyścigu jest konieczne, a wobec jego charakteru międzynarodowego konieczna jest również odpowiednia subwencja. Jedyna polska szosa górska musi doczekać się odpowiedniej nawierzchni.

Pozatem Zakopane musi pomyśleć nad tem jak pomieścić nadjeżdżających z całego świata gości — bo o ile wyścig w roku 1927 był pierwszorzędną sensacją dla sezonu letniego Zakopanego — to w tym roku zapowiada się on jeszcze wspanialej.

Tu dodać musimy, że drobne nieporozumienia z Tow. Ochrony Przyrody, które przez pewien czas zajmowało stanowisko negatywne w sprawie wyścigu, zostały przez doskonałe porozumienie obu stron za sprawą prof. Goetla usunięte.

Do końca nie mówiliśmy nic o konkurentach. Przyjadą oni z zagranicy, staną i nasi. Trudno w tej chwili jeszcze mówić coś konkretnego o tem kto i na czem będzie startował. Wszyscy jednak z zapałem przygotowują się do tej klasycznej imprezy. Mamy nadzieję, że z Polski stanie do niej kilku nowych konkurentów, a więc wielkie Steyery, których w zeszłym roku tak brakowało, dalej Bugatti, kierowany przez Polaka, Stutz — wszystko marki, które jeszcze w wyścigu tatrzańskim nie stawały. Pokaże się także czy potrafimy nadal utrzymać rekord Morskiego Oka w polskich rękach.

D.

Wyścigi na lodzie w Giersjoen. Królewski Automobilklub Norwegji zorganizował wyścigi samochodowe i motocyklowe na lodzie jeziora Giersjoen, które, dzięki nadzwyczaj sprzyjającej pogodzie odniosły ogromny sukces. Dystans wyścigów wynosił 16.700 metrów w 5 okrężeniach lodowego toru. Najlepszy czas dnia 8 m. 23.3 sek., uzyskał Mathiesen na wyścigowym samochodzie Amilcar. W klasie motocyklistów najlepszy czas osiągnął Johannesen na maszynie Harley Davidson.

W dorocznym zjeździe gwiaździstym do Garmisch — Partenkirchen, zorganizowanym przez Bawarski Klub Automobilowy, zwyciężył Doerschlag na samochodzie Mercedes — Benz. Po zakończeniu zjazdu odbyły się wyścigi górskie, wyścigi na lodzie jeziora Eib oraz niezmiernie interesujący mecz pomiędzy samochodem, samolotem i motocyklem, rozegrany również na lodowym torze. We wszystkich tych biegach triumfował Stuck na wyścigowym samochodzie Austro Daimler.

Na wzniesieniu Merluzza koło Rzymu rozegrane zostały wyścigi samochodowe na dystansie trzech kilometrów. Najlepszy czas dnia 1 min. 23.4 sek. uzyskał Poli na samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość średnią 129.4 klm.-/g. Najlepszy czas w klasie samochodów sportowych, 1 m. 50.2 sek., osiągnął Paparini na maszynie Austro Daimler, rozwijając średnio 98 klm./godz.



JAKA JEST RÓŻNICA

MIĘDZY RAIDEM a WYŚCIGIEM SAMOCHODOWYM

Pomiędzy raidem a wyścigiem samochodowym istnieją różnice zasadnicze i dwu tych, najzupełniej odrębnych pojęć nie wolno ze sobą mieszać. Trzeba sobie raz na zawsze uświadomić, iż wyścig jest konkursem szybkości i tylko szybkości, raid natomiast stanowi zawody turystyczne, które są próbą wytrzymałości samochodów w dalekich podróżach szosowych.

Jeżeli zaczniemy wertować regulamin jakiegolwiek wyścigu automobilowego, to w paragrafie, określającym zwycięzcę konkursu, znajdziemy z pewnością następujący ustęp: „Zwycięzcą wyścigu zostanie ten współzawodnik, który przebędzie wyznaczony dystans w najkrótszym czasie".

Natomiast w regulaminie raidowym znajdziemy w odpowiednim paragrafie coś całkiem innego. „Zwycięzcą konkursu zostanie ten współzawodnik, który otrzyma najmniejszą ilość punktów karnych, a największą punktów dodatnich".

Jak więc widzimy — w raidzie szybkość nie ma żadnego bezpośredniego wpływu na klasyfikację współzawodników.

Co więcej w raidzie, jako w konkursie turystycznym, szybkość jazdy nie jest wcale dowolna. Ujmuje się ją w pewne granice, których przekroczenie pociągnąć może za sobą dyskwalifikację współzawodnika, a conajmniej ściąga na niego punkty karne. Jest to zasadnicza różnica pomiędzy raidem a wyścigiem.

Dalsza różnica polega na tem, że o ile wyścig urządza się na krótkich odcinkach lub na zamkniętych obwodach szosy, względnie na specjalnie budowanych torach, o tyle raidy przeprowadzane są w normalnych warunkach drogowych, w etapach od miasta do miasta. Trasy raidów są najczęściej tak układane, że prowadzą współzawodniczące samochody zarówno przez tereny płaskie, jak i górskie, zarówno po dobrych, jak i po złych drogach i z tej przyczyny każdy raid daje dokładne pojęcie o wytrzymałości i sprawności uczestniczących w nim wozów.

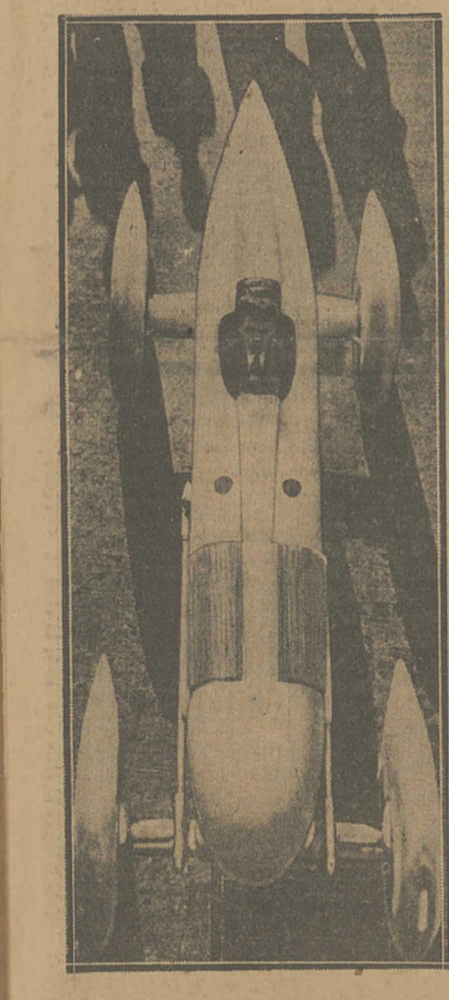
Podczas trwania raidu urządzane są po drodze króciutkie wyścigi, na przestrzeni jednego lub kilku kilometrów, które mają na celu zbadanie również między innemi szybkości współzawodniczących samochodów. Jeżeli taka próba szybkości wypadnie dla samochodu pomyślnie, wówczas otrzymuje on pewną ilość punktów dodatnich; jeżeli zaś nie wyciągnie on przepisanej szybkości, wówczas otrzymuje punkty karne.

Punkty karne są pozatem przyznawane za wszelkie reperacje samochodu w drodze, za dolewanie wody do chłodnicy, za nierozruszenie silnika starterem w ciągu przepisanego czasu etc. etc.

Wyścig, powtarzam, jest tylko próbą szybkości, natomiast raid stanowi próbę wszystkich właściwości samochodu, a w pierwszym rzędzie jego przystosowania do dalekich, forsownych podróży na rozmaitych terenach i po rozmaitych drogach.

Dlatego nie wolno nazywać raidem wyścigu tatrzańskiego, gdyż konkurs ten, jako zawody szybkości, jest klasycznym wprost typem wyścigu.

Natomiast w żadnym raidzie nie wolno uważać za zwycięzcę tego współzawodnika, który pierwszy przybędzie do celu ostatniego etapu. Pamiętać bowiem należy, że w raidzie klasyfikację konkurentów przeprowadza się na podstawie rezultatów całego szeregu prób, a nie na podstawie najlepszej szybkości etapowej.



MALCOLM CAMPBELL

na samochodzie, na którym ustanowił nowy rekord szybkości — 333 klm./g., o czem piszemy poniżej. Zdjęcie samochodu, dokonane zgóry, uwidocznia w całej pełni osobliwą budowę potężnej maszyny

333 KILOMETRY NA GODZINE

W połowie lutego r. b. wspaniała plaża Daytona, leżąca na słonecznej Florydzie, była terenem karkołomnych prób trzech kierowców, ubiegających się o zaszczytny tytuł najszybszego automobilisty świata.

Malcolm Campbell, Frank Lockhart i Ray Keech, oto nazwiska tych straceńców, którzy, nie bacząc na szalone niebezpieczeństwo, pokusili się o pokonanie światowego rekordu szybkości majora Segrave, wynoszącego 327 klm./godz.

Próby dwu kierowców amerykańskich zakończyły się nieszczęśliwie. Na samochodzie Ray Keecha pękła rurka, doprowadzająca benzynę i przy szybkości 300 klm./godz. maszyna stanęła w płomieniach. Kierowca z wielkim trudem zatrzymał rozpędzony wóz i poparzył się, na szczęście niezbyt groźnie.

Frank Lockhart uległ potwornej katastrofie. Z niewyjaśnionej bliżej przyczyny maszyna jego, mknąca z szybkością 362 klm./godz., przewróciła się i potoczyła jak beczka ku morzu, nad którego brzegiem wywróciła się do góry kołami. Młody kierowca jakimś cudem wyszedł z wypadku nietylko z życiem, ale nawet bez żadnych cięższych obrażeń.

Szczęście dopisało tylko Campbellowi. Ten stary i doświadczony kierowca tak świetnie przygotował swój samochód, że bez wielkiego wysiłku udało mu się pobić sławny rekord Segrava. W dniu 19 lutego przebył on przestrzeń jednej mili angielskiej w czasie 17.3995 sekundy, rozwijając szybkość średnią 332,977 klm./godz. Najwyższa szybkość, jaką Campbell osiągnął, wynosiła 354 klm./godz.



RUDOLF CARACCIOLA

znakomity kierowca niemiecki.

Raid Paryż — Nicea. Jak co roku, francuski sezon zawodów turystycznych otwarty został raidem samochodów i motocykli na przestrzeni Paryż — Nicea. Raid motocyklowy, rozegrany na dystansie 1500 klm. zgromadził na starcie imponującą cyfrę 147 współzawodników, z których do celu doszło 121. Pomiędzy kończącymi raid bez punktów karnych znalazł się i niezwykły motocyklista Dallest, który jest kaleką, posiadającym tylko jedną rękę. Rezultat jego ze wszech miar zasługuje na uwagę.

W raidzie samochodowym, który odbył się na dystansie tylko 925 klm., brało udział 40 konkurentów. Po drodze odpadło 11 maszyn.

Po zakończeniu obu powyższych raidów odbyło się na Lazurowym Brzegu szereg wyścigów płaskich i górskich. W biegu płaskim na dystansie trzech kilometrów świetny sukces odniosła znana automobilistka pani Versigny, osiągając najlepszą szybkość dnia 168 klm./godz. na swym wyścigowym samochodzie Bugatti. W biegu na 900 m. ze startem z miejsca zwyciężył Chiron na samochodzie Bugatti z szybkością 125 klm./godz. Tenże sam kierowca uzyskał najlepszy czas dnia w biegu górskim na wzniesieniu Turbie.

Doroczny wyścig kilometrowy w Genewie był urządzony w ostatnią niedzielę. Najlepszy czas dnia, 18.95 sek., osiągnął Heusser na wyścigowym samochodzie Bugatti, rozwijając szybkość 190 klm./godz. Pozatem wyróżnili się jeszcze: Martin na samochodzie Amilcar, Probst na samochodzie Bugatti i znany w Polsce kierowca von Wentzel Mosau na samochodzie Mercedes — Benz.



JERZY GRABOWSKI

ŚMIERĆ AUTA

Katastrofa samochodowa na wyścigach szybkości we Lwowie

Auto jest moją namiętnością. Dawniej była nią piłka nożna, potem polowanie, później jeszcze tennis; dziś niema sportu, któryby potrafił wszystkie czułki mych nerwów wprawić w stan ekstazy odczuwanej, ilekroć wślizguję się do wnętrza dygocącej rytmicznie rasowej wyścigówki. Mimo, że rwące się w przestrzeń serce takiego błyszczącego cuda kryje blaszana maska, przymknąwszy oczy, widzę jak na jawie bezładny napozór, a taki przemyślany, regularny oddech czterech, sześciu czy ośmiu życiodajnych cylindrów, proste, że aż trudne do zauważenia obroty lilipucich transmisyj i błędne formistyczne zygzaki wiatraczka chłodnicy.

Ta przedziwna synteza stuprocentowej myśli ludzkiej, myśli odartej z boskości romantyzmu i uczucia, ów stalowy płód, któryby każdy pomieścił łatwo na wyciągniętych naręczach, przemawia swoistym, a jakże zrozumiałym językiem algiebry, logarytmów i zawiłych wykresów linearnych do każdego kto w ciągu rozkosznych setek godzin jazdy w warkocie motoru potrafił odcyfrować alfabet, sylaby, a wreszcie całe zdania i opowieści.

Taki wtajemniczony nie mógłby bez warkotu motoru wprost w aucie podróżować; i o dziwo nie cisza, lecz jednostajny bełkot silnika jest dla automobilisty owym cudnym błogostanem, który podświadomości naszej mówi, że „wszystko jest w porządku“ i że płuca motoru karmi życiodajny tlen benzyny jak należy.

W wypadkach takich nagła cisza jest jakimś okropnym skokiem życia i potęgi pędu w bezdenną przepaść śmierci, jest czemś równie strasznem jak każda wielka niewiadoma realizująca się piorunowo w całej potędze i ohydzie złej mocy.

Dlatego też z pośród setek przygód, jakie zdarzyły mi się podczas długich podróży autem wbiła mi się najgłębiej w świadomość ta właśnie, w której motor w zwycięskim swym klangorze zamilkł tak nagle jak milknie w środku zdania człowiek trafiony znienacka śmiertelną kulą...

Było to podczas rekordów szybkości w roku 1927-ym we Lwowie. Po sześciodniowych mokrych koszmarach raidu międzynarodowego, wraz z zeskrobaniem ze skór palt podróżnych grubych warstwic błota zebranego starannie na dwu i pół tysiącach szos polskich, przestaliśmy być wreszcie zawodnikami, od których ktoś czegoś się spodziewa, rzadko czuje wdzięczność, a najczęściej urazę i cichy żal. To też kiedy wsiadałem do zwycięskiego A. D. R-u pana Stanisława Szwarcsteina było mi dobrze jak rzadko. W drodze na start zdołałem objąć okiem sztywną aleję grabową parku stryjskiego, potem boisko „Pogoni“, gdzie parę razy w swych rękach trzymałem jako sędzia zawodów piłkarskich berło mistrza Polski, wreszcie trybuny wyścigowe...

Szwarcstein się rozgrzewał: ucho łowiło jak stukonny potwór skandował swój uporczywy refren coraz prędzej przechodząc po klawiaturze szybkości wyżej i wyżej...

Przy 120-tu klm. na godzinę w czystem dotychczas jak kryształ powietrzu znalazły się ni stąd ni zowąd śruciny piasku, które poczęły bezlitośnie bombardować świeżo wymasowaną u cyrulika obolałą po raidzie twarz; o otwarciu oczu, pozbawionych okularów nie było nawet mowy.

Po paru szusach na warjackich górkach, zwolniliśmy, a wreszcie przystanęliśmy; kilka magicznych skrętów kierownicy i za chwilę parliśmy z powrotem. Rozpłaszczony jak wielka zielona licha Daimler rwał opętańczo; przez szczelinę w rzęsach mignęła mi tylko czerwona wskazówka tachometru, bijąca rozpaczliwie o sztyft, który znaczy kres możliwości maszyny.

Nagle poczułem, że ze statyką auta jest coś niedobrze: drobny może pięciocentymetrowy grzbiet poprzeczny na spadku rzucił nas wysoko w powietrze; skowyt motoru, a już wpadliśmy z kotliny pod górę, która wzdęła się w moich oczach jak biała płachta płótna, kładzionego przez kobiety na łące.

Kiedy stanęliśmy pan Stanisław zawyrokował, że właśnie tutaj, a nigdzie indziej można będzie zobaczyć „coś ciekawego“. Przyklasnęliśmy wespół z mym współpasażerem p. Stanisławem Rothertem, słynnym szybkobiegaczem Polonii, bawiącym podówczas na międzynarodowych zawodach lekkoatletycznych we Lwowie, oraz paczką naszych kompanów „taterników“ pp T. Gebethnerami, niemniej słynnym muzykiem jak sportowcem zakopiańskim p. Janem Pawlikowskim, niedoszłym olimpijczykiem jeszcze z r. 1920-go p. Wacławem Gebethnerem i kilku innymi.

Zresztą czas był najwyższy aby się ustabilizować, gdyż w chwilę potem szosą przebiegła, skowycząc, maszyna komandora, sprawdzającego po raz ostatni trasę.

Z naszego punktu obserwacyjnego widzieliśmy trzy tępe kliny falistej szosy, piętrzące się na sobie jak gigantyczny poziomy obelisk sławy i potęgi auta.

Jasna strzała najwyższego bloku rozrywała na horyzoncie granatową obręcz lasu i wbijała się niepostrzeżenie w spłowiałą płachtę nieba.

Staliśmy, nadsłuchując: z za wzgórz, odbity tysiącem ech, doleciał strzęp wnikliwego jęku — jeden jedyny. Zamarli, wysłuchiwaliśmy lecącego wślad gońca — napróżno.

Nagle ostra igła tonu ukłuła nasze bębenki po raz drugi: hen z szarego tła horyzontu poczęło się zsuwać ciemne ziarenko piasku.

— Numer pierwszy. Steyer — prowadzi baron Zangl, najtęższy — kto wie czy nie zwycięski — konkurent Liefeldta — rzucił Szwarcstein.

Auto przycichło — zsunęło się z pierwszego klina w kotlinę, aby za chwilę błysnąć na szczycie drugiego i porwać swym bolesnym skowytem powietrze na drobne płaty. Mimo odległości kilku kilometrów, widać było, wyczuwało się piorunową szybkość stalowego pocisku.

Ton, w którym zwycięstwo walczy z rozpaczą, a za którym wślad idzie już tylko katastrofa, przeszył mnie ostrzem swej klingi, wpychanej zwolna w serce po samą rękojeść...

Przymknąłem oczy — zdało mi się, że demon dźwięku pędzi wprost na mnie; że za chwilę jego potworne źródło zmiażdży mnie, pochłonie i rozproszkuje bez śladu.

Kiedy podniosłem powieki potwór szarżował na nas z ostatniego wzgórza.

Nagle... jakby uderzony niewidzialną mocą z boku, wóz zatoczył się w prawo, zakreślił parabolę w lewo, werżnął się w jasny łan żyta, znów wypadł na szosę...

Myślałem, szalony, że wszystko jest dobrze — motor grał ciągle.

Wtem... uciął jak brzytwą... Panie krzyknęły przeraźliwie i osunęły się na ziemię.

Czarna masa auta wykręciła się w poprzek do szosy; w potwornem salto mortale wyleciała w powietrze, aby odbić się jak piłka i jeszcze raz i drugi wywinąć kozła...

W rozszerzonych źrenicach zanotowałem moment, kiedy z wirującej w powietrzu maszyny siła odśrodkowa oderwała ludzi, poduszki, siedzenia i cisnęła z wściekłością o ziemię...

Huk pękających kiszek i chrzęst gruchotanej karoserji jak śmiertelne żężenie przerwało po raz ostatni ciszę...

W parę sekund byliśmy na miejscu. Na szmaragdach łąki leżał zmiażdżony trup Steyera. W zachłystnięciu nerwowem zacząłem szukać trupów ludzkich. Z przydrożnego rowu patrzyły na mnie dwie białe nieprzytomne maski: w twarzach ich czytałem lęk przed czemś niewiadomem, co stało się mimo ich woli i wymknęło się z pod kontroli świadomości, która owej potwornej sekundy nie zdoła spleść z tem co było w chwilę przedtem i potem do końca życia.

Wzięliśmy ich pod pachy — wstali, byli zdrowi, bez żadnych kontuzyj. To jednak dopiero dwu — gdzie pozostali?

Pobiegłem wstecz: o kilkanaście kroków wśród zielonych piór trawy, wdeptane w ziemię leżały dwie bezkształtne masy...

Rzuciłem się na ratunek — z pod palców posypał się suchy piasek: zamiast pasażerów z tyłu jechały... worki z balastem.

Jeszcze tego samego dnia p. Zangl przyjechał na miejsce katastrofy prowadząc własnoręcznie drugiego Steyera.

Czy jednak pojedzie kiedy jeszcze na wyścigi?

CAMPING

Turystyka samochodowa w Ameryce

Społeczeństwo amerykańskie, żyjące w błogosławionej atmosferze powszechnego dobrobytu, przejawia łatwy do zrozumienia pociąg ku podróżom i uprawianiu sportów. Z tej przyczyny niezmiernie jest rozwiniętą w Ameryce turystyka samochodowa, otwierająca przed miłośnikami panoramy pięknych widoków, tak licznych w urozmaiconym krajobrazie Stanów, obfitująca w przygody i niezapomniane wrażenia podróżnicze. Amerykanin nie straci żadnej sposobności, aby uciec wraz z rodziną samochodem z dusznych murów miasta i spędzić szereg godzin na świeżem powietrzu, uprawiając ulubione za Atlantykiem sporty: rybołówstwo i golf.

Wycieczki za miasto nie stanowią jednak całego ruchu turystycznego w Stanach Zjednoczonych. Ruch ten jest najpotężniejszy w okresie letnim, kiedy miljony obywateli, korzystając z urlopów czy wakacyj, przemierzają na samochodach wzdłuż i wszerz cały kontynent Nowego Świata. Dzięki niezmiernie silnie rozwiniętym drogom kołowym turyści samochodowi dotrzeć mogą do najbardziej zapadłych zakątków swej ojczyzny.

Najdłuższe podróże samochodowe nie są w Ameryce ani kosztowne, ani też kłopotliwe, gdyż bardzo tanią benzynę nabyć można w tysiącach stacyj, rozsianych gęsto wzdłuż całej sieci dróg kołowych, zaś w razie popsucia się samochodu za bardzo niewielką opłatą naprawią go niemniej liczne, niż stacje benzynowe, przydrożne warsztaty reperacyjne.

Ponieważ naogół wypadki uszkodzenia samochodów nie zdarzają się zbyt często, można powiedzieć, że jedynym wydatkiem Amerykanina w jego podróży samochodowej jest wydatek na benzynę, oliwę i pożywienie.

Turysta amerykański nie uznaje bowiem hoteli!

Wybierając się w podróż samochodem Amerykanin zabiera ze sobą namiot, w którym spędza noce, gdzie mu się żywnie podoba, pod gołem niebem, rozkoszując się niezależnością, swobodą i urokiem życia bukolicznego. Turysta amerykański na czas swej podróży zrywa zupełnie z domem i pędzi życie koczownicze, — jest to prawdziwa, stuprocentowa turystyka.

Ameryka pierwsza zrozumiała, że jednym z zasadniczych warunków rozwoju turystyki samochodowej są dobre i rozgałęzione drogi, zaś drugi warunek zasadniczy stanowi zerwanie z tradycyjną koniecznością spędzania nocy w hotelach. Ta ostatnia logiczna i zdrowa zasada spowodowała, że olbrzymia większość turystów samochodowych w Ameryce żyje tylko pod gołem niebem, uprawiając t. zw. camping.

Wzrastająca z roku na rok popularność turystyki samochodowej i campingu spowodowała, że miasta amerykańskie zaczęły wyznaczać specjalne miejsca campingowe, w których automobiliści mogą się zatrzymywać i rozbijać na noc swe namioty. Pierwsze takie miejsca campingowe powstały już przed dziesięciu laty, a obecnie liczba ich przekroczyła we wszystkich stanach cyfrę 10,000.

Większość miast amerykańskich posiada tereny campingowe, mogące pomieścić po kilkaset samochodów, a nie brak i takich miejscowości, które co noc goszczą tysiące samochodów.

Omawiane obozy dla turystów samochodowych są najczęściej zakładane i utrzymywane przez władze municypalne danego miasta, w niektórych zaś miastach przez przedsiębiorstwa prywatne. Od każdego samochodu pobierana jest stała opłata, wynosząca pół dolara za każdą noc, a wzamian za to turysta znajduje w obozie pewne wygody, jak kuchenki gazowe, studnie lub wodociągi, prysznice, szafliki do prania, sznury do suszenia bielizny, a niekiedy nawet oświetlenie elektryczne. Półdolarowa opłata, pobierana od każdego samochodu, nie jest zatem zbyt wygórowaną.

Obozy turystów są zakładane w niewielkiej odległości od miasta, ze specjalnem uwzględnieniem łatwego dojazdu. Na skrzyżowaniach ulic w mieście zawieszone są tablice, wskazujące najkrótszą drogę do obozu, w tym ostatnim zaś inne tablice kierują turystę wprost do biura informacyj.

Jeżeli chodzi o upodobania turystów, to najchętniej zatrzymują się oni w obozach, rozłożonych wśród lasu, nad brzegiem rzeki lub jeziora, oraz w okolicach wzniesionych. Tereny nizinne nie są lubiane, ze względu na dokuczliwość owadów. Ponieważ spędzanie nocy deszczowych w namiotach nie należy do przyjemności i jest szkodliwe dla zdrowia, przeto turyści chętniej zatrzymują się w tych obozach, które są zaopatrzone w murowane schroniska. Należy przytem zaznaczyć, że za nocleg pod dachem nie jest pobierana żadna specjalna opłata.

Przewaga życia obozowego nad życiem hotelowem jest tak wielka, nietylko pod względem taniości, lecz także pod względem zdrowotnym i przyjemnościowym, że nawet ci Amerykanie, którzyby mogli sobie pozwolić na spędzanie nocy w hotelach, przekładają camping w namiotach nad duszenie się w ciasnych murach.

Wprost przeciwnie do przekonania, panującego ogólnie w Europie, że campingowcy amerykańscy są to ludzie ubodzy, liczba turystów samochodowych, którzy rzeczywiście nie mogą sobie pozwolić na mieszkanie w hotelach, wynosi zaledwie 5% ogólnej ilości podróżujących. Pozostałe 95% bywalców obozów campingowych składa się z ludzi majętnych, znajdujących więcej pierwiastków sportowych w życiu pod gołem niebem i dlatego przekładających twarde posłanie w namiocie nad puchy łóżka hotelowego.

W obozie jednego z miast w stanie Michigan spisano pewnego razu zatrudnienie turystów, którzy ten obóz odwiedzili. Rezultaty tej ankiety były wprost rewelacyjne. Okazało się, że obóz gościł na swym obszarze: dwu dentystów, jednego doktora, adwokata, inspektora szkolnego, licznych urzędników, handlowców, artystów, nauczycieli, a nawet jednego kapitalistę. Większość tych ludzi podróżowała wraz z całą rodziną.

To też, gdy zapytano się wielkiego wynalazcy Edisona, co może powiedzieć o wpływie, jaki samochód wywrze w najbliższej przyszłości na życie obywateli Stanów Zjednoczonych, ten dał odpowiedź, dającą się tak zinterpretować:

„Samochód spowoduje, że Amerykanie nauczą się cenić prostotę, zatracą kult dla wyrafinowanego zbytku i przekładać będą nadewszystko chwile, spędzone na powietrzu, pośród pól i lasów. Za lat 25 wszyscy bez wyjątku turyści uprawiać będą camping — ową stuprocentową turystykę“





POLSKA Z LOTU SAMOCHODU

Dr. Henryk Szatkowski

Kraków przed wielkim sezonem

Młody klub krakowski potrafił w ciągu zeszłego sezonu, pracą sportową i organizacyjną wysunąć się na czołowe miejsce wśród klubów automobilowych, afiljowanych do Automobilklubu Polski. Pierwsze i trzecie miejsce w rajdzie międzynarodowym AP (pp Szwarcstein i Ripper), — szereg sukcesów w wyścigu tatrzańskim (Potocki, J. Ripper, Dr Fruehling, Szwarcstein) zwycięstwo w indywidualnej i klubowej konkurencji w zjeździe gwiaździstym do Ka... c (W. Ripper Zakrzeński, Szwarcstein), szereg triumfów na wyścigach w Łodzi i Lwowie (Potocki, J. Ripper, Dr. Fruehling) wreszcie z takiem powodzeniem zorganizowany raid górski, w którym wykazali niepospolite talenty pp. Wawreczko, Zakrzeński, Dr. Fruehling, Dygat, Rostworowski, Załuski, — oto rzeczywiście bogaty szereg wyników sportowych. Dodajmy jeszcze śmiałą jazdę do Monte Carlo W. Rippera i Rostworowskiego, dodajmy szereg dobrze zorganizowanych imprez, jak próby górskie na Obidowej, Kocierzy, Wysokiej, wyścig Tatrzański, raid górski — i będziemy mieli żywy obraz działalności klubu

Zobowiązuje ona do dalszej pracy, bo nie sztuka spocząć na laurach, ale sztuka utrzymać się na odpowiednim poziomie. A więc trzeba brać udział w obcych imprezach, trzeba organizować własne, trzeba wyrabiać i wyszukiwać nowe talenty, trzeba wreszcie starać się wychylić głowę za granicę kraju i uzyskać kontakt ze światem. Nic dziwnego, że w tych warunkach program musi być bardzo obfity.

Z imprez własnych klub wysuwa na pierwsze miejsce wyścig tatrzański. Na innem miejscu mówimy o nim jako o najklasyczniejszej imprezie polskiej.

Doceniając ważność tego wyścigu nie chce klub krakowski organizować innej o charakterze międzynarodowym. Oprócz prac około przyjęcia niemieckich motorzystów z A. D. A. C-u, którzy przez nasz teren przejadą wiosną, będziemy organizowali tylko takie imprezy, które przez swój charakter propagandowy będą się nadawały nietylko do spopularyzowania automobilizmu wśród publiczności, ale także i przysporzą klubowi nowych zawodników. A więc gymkhana na Błoniach, dalej wyścig na górze Bielańskiej na wzór słynnego budapeszteńskiego Schwabenbergu, wreszcie dwudniowy raid górski, kończący się w Krynicy.

Imprezy te, jak je tu nazwaliśmy propagandowe, są przeznaczone w pierwszej linji dla członków klubu, mają jednak na celu przedewszystkiem wyrobienie nowych sił sportowych

W tym roku odstąpi Kraków od myśli organizowania jazdy przez terytoria obce na wzór jazdy motocyklowej A. D. A. C-u. Niemniej jednak połaczenie myśli małego raidu międzynarodowego, która w tym roku znalazła wyraz w wycieczce propagandowej dla wyścigu tatrzańskiego, z ideą raidu górskiego, w niedługim stosunkowo czasie znajdzie wyraz w organizowaniu wspólnego z Czechami raidu „Naokoło Tatr".

Nagrody zdobyte dotychczas obowiązują automobilistów krakowskich do ubiegania się w dalszym ciągu o te zaszczytne trofea. Wśród nich na pierwszem miejscu widnieje nagroda dla klubu, który w międzynarodowym raidzie A. P. zajmie pierwsze miejsce

Dalej idą wyścigi we Lwowie, trzecia impreza, wliczona do tak pociągającego tytułu mistrza Polski Wreszcie obrona puharu przechodniego za zjazd gwiaździsty zmobilizuje tym razem do Łodzi wielką ilość zawodników z Krakowa.

Słowem — Kraków automobilowy szykuje się do kampanji tegorocznej z zapałem i wiarą w zwycięstwo.

Inż. Karol Kauczyński

Łódź i jej program automobilowy

Łódź z wielu względów nadaje się specjalnie do uprawiania na szeroką skalę sportu automobilowego. Bogate to miasto, dobrze pracujące, mieści w swoich murach dużą ilość młodzieży zamożnej, która oprócz tennisu z braku terenów nie może uprawiać ani pływania, ani jazdy konnej, ani żadnych sportów zimowych. Nie można również zapomnieć o tych, którzy samochodu używają do swej pracy codziennej, a którzy na tyle już się zżyli ze swojemi maszynami, że chętnie i bez trudności przystąpią do jakichkolwiek imprez sportowych.

Nie muszą to być koniecznie wyścigi, wymagające ogromnej techniki i dużej rutyny; mogą to być jazdy zręcznościowe, gymkhany, wycieczki towarzyskie połączone z jakąś zabawą sportową (rally paper) lub małe jedno czy dwudniowe raidy i t. d.

O tem, że zainteresowanie dla sportu automobilowego w Łodzi jest duże mieliśmy okazję przekonać się podczas pierwszej imprezy, urządzonej przez tak młody, a energiczny Automobilklub Łódzki, a mianowicie zeszłorocznych wyścigów pod Konstantynowem: ilość uczestników niezwykle duża — nawet pań nie zabrakło; widzów mimo dość dużej odległości od miasta — tłumy; samochodów przeszło 200; organizacja wyścigów bez zarzutu, mimo wielu trudności z jakiemi walczyć musiała komisja sportowa—więc przedewszystkiem z brakiem odpowiedniej szosy.

Teren dla imprez samochodowych jest w Łodzi jednym z trudniejszych problematów Nie możemy oczywiście nawet marzyć o założeniu w Łodzi toru wyścigowego, natomiast musimy dążyć do wybrania i utrzymania w odpowiednim stanie jakiegokolwiek odcinka szosy pod Łodzią, mało używanego i z łatwym dostępem od strony miasta.

W roku 1928-ym pierwsza tegoroczna impreza samochodowa w Polsce odbędzie się właśnie w Łodzi Będzie nią wyścig płaski, oraz zjazd gwiaździsty do Łodzi w dniu 20 maja r b.

Dalszym punktem programu sportowego jest raid wojewódzki — nowość w świecie samochodowym. Łódzki Automobilklub posiadając w dalszych okolicach bardzo dobre szosy — a w pobliżu miasta Łodzi — może najgorsze w Polsce, chce po pierwsze zapoznać uczestników z bardzo pięknemi, a mało uczęszczanemi partjami województwa—z drugiej zaś dąży do zwrócenia uwagi czynników miarodajnych, że stan dróg w obrębie Zgierza —Aleksandrowa — Konstantynowa — Pabjanic — Tomaszowa — Brzezin jest naprawdę niemożliwy.

Bardzo ciekawem zjawiskiem jest wielkie zainteresowanie się samochodowemi imprezami sportowemi szerokich mas, a więc ludzi, którzy nie są dobrze usposobieni dla auta.

Nie można pominąć milczeniem również pracy zarządu młodego klubu łódzkiego, który w roku zeszłym dowiódł, że umie się brać do pracy i że ma w swoim gronie wytrawnych i dzielnych automobilistów.

*

W Łodzi w sferach sportowych interesujących się automobilizmem obudził wielkie zainteresowanie program sportowy Łódzkiego Automobilklubu. Obejmuje on nietylko imprezy wyłącznie dla automobilistów, ale zawiera również punkty interesujące cały ogół publiczności

W dniu 20 maja odbędą się na szosie Lutomiersk — Aleksandrów 5-cio kilometrowe wyścigi samochodowe, według tego samego regulaminu co roku zeszłego. Bohaterami wyścigów zeszłorocznych byli nasi najlepsi automobiliści, jak mistrz inż Henryk Liefeld, Schwarzstein, Marchlewska, dyr. Regulski oraz znani lokalni nasi automobiliści. Oprócz wyścigu clou początku sezonu jest zjazd gwiaździsty do Łodzi, na który, na dzień 19 maja zjadą się z całej Polski wszyscy znani automobiliści, walcząc o puhar przechodni i cały szereg nagród.

Łódzki Automobilklub rozwija na łódzkim terenie bardzo energiczną i celową pracę, co stwierdzamy z prawdziwą przyjemnością.

N. SUESSERMAN

Lwów wobec trzechlecia Małopolskiego Klubu Automobilowego

Im częściej pojawiały się na ulicach Lwowa i drogach Małopolski benzynowe wozy motorowe, im głośniej rozlegał się jęk syren samochodowych, tem aktualniejsza stawała się kwestja ujęcia ruchu automobilowego w ścisłe ramy organizacyjne. Przed organizacją taką otwierało się olbrzymie pole pracy. Chodziło bowiem nietylko o reprezentację na zewnątrz, o urządzanie imprez sportowych, ale przedewszystkiem o drobiazgową pracę uświadamiającą, zarówno wśród czynników rządowych jak i szerokiej masy społeczeństwa, odnoszącej się do samochodu z animozją, jak do luksusowej „pańskiej zabawki".

Żywiołowy wprost rozwój automobilizmu wywołany nie wzrostem dobrobytu czy luksusu, lecz potrzebą gospodarczą, wymagał regulacji całego szeregu zagadnień, którą skutecznie przeprowadzić mogła jedynie organizacja świadoma swoich celów i zadań.

Zdawano sobie z tego sprawę w lwowskich sferach automobilowych, to też już we wrześniu 1924 r. z okazji Targów wschodnich rozpoczęło grono ludzi akcję mającą na celu skupienie „bratnich dusz".

Sprawa nie była łatwa, chodziło o przyzwyciężenie apatji, braku zmysłu organizacyjnego it.p. trudności. Dzięki usilnym staraniom udało się wreszcie dn. 3 marca 1925 r doprowadzić do pierwszego zebrania Komitetu Organizacyjnego.

Historyczne to posiedzenie stanowiące punkt przełomowy w rozwoju lwowskiego ruchu automobilowego odbyło się w użyczonym przez p. Uwierę lokalu Hotelu Europejskiego. Wybrano pierwsze władze w skład których weszli płk. hr. Przeździecki jako prezes, prof. inż. Rubczyński jako I-szy, a hr. Skarbek jako II-gi wiceprezes. Sekretarzem i skarbnikiem został p. Dubiski. Rozpoczęła się intensywna praca organizacyjna, której owoce nie dały na siebie czekać.

Już w maju zatwierdzony został statut i „Małopolski Klub Automobilowy", jak ochrzczone zostało nowe zrzeszenie, przystąpił do właściwego swego zadania, nawiązując kontakt z bratniemi organizacjami w kraju oraz przeprowadzając konferencje i ankiety.

Pierwszą ogniową próbą młodego M. K. A. były urządzone wspólnie z Automobilklubem Polski wyścigi oraz rekord szybkości na przestrzeni Stryj — Bilcza Wolica.

Niestety zła aura zniweczyła w znacznej mierze wysiłki organizatorów, którzy z pierwszego swego zadania wywiązali się zresztą z całą sumiennością. Na tem nie wyczerpała się jednak działalność sportowa M.K.A.

Już w kilka dni później odbył się z okazji Targów wschodnich raid połączony z konkursem piękności. Była to doskonała propaganda automobilizmu, który zdołał tą drogą nawiązać kontakt z szerokimi sferami ludności. Pełnym sukcesem uwieńczony został raid turystyczny na przestrzeni Lwów — Kraków — Zakopane — Krynica — Lwów. Przyczynił on się do nawiązania kontaktu z automobilistami krakowskimi, którzy zachęceni przykładem Lwowa wkrótce potem wstąpili w jego ślady zakładając Krakowski Klub Automobilowy. Okres zimowy poświęcono rozbudowie organizacji i zainteresowaniu czynników miarodajnych tą wielką bolączką automobilową — kwestją drogową.

Piękne plany zakreślone na wstępie rozbiły się niestety o ciężkie warunki gospodarcze uniemożliwiające przeprowadzenie imprez sportowych na większą skalę. Obok tradycyjnego już wyścigu i próby szybkości urządzonej na szosie stryjskiej urządzono konkurs zręczności oraz szereg wycieczek o charakterze lokalnym. Tem silniejszą uwagę skierowano jednak na pracę propagandową i kwestję polepszenia stosunków drogowych.

Z inicjatywy M.K.A. utworzono specjalny „Komitet Drogowy", w skład którego weszli przedstawiciele zainteresowanych władz, instytucyj społecznych, sportowych i prasy. Rezultatem były 3 ankiety: jedna ogłoszona przez M.K.A. i dwie przez województwo lwowskie. Dzięki staraniom Min. Robót publicznych upoważniło szereg członków M.K.A. do prowadzenia kontroli ruchu ulicznego oraz współdziałania z miarodajnemi czynnikami w wypadkach przekroczeń przepisów.

Na żmudnej tej drobiazgowej pracy upłynął też rok 1927. I w tym roku trzeba było ograniczyć się jedynie do dorocznego wyścigu, rezygnując z raidu zagranicznego z powodu odmowy paszportów ulgowych przez Ministerstwo Skarbu.

Z satysfakcją jednak stwierdzić należy, że dotychczasowe wysiłki M.K.A. zaczynają przybierać realne kształty. Ruch kołowy we Lwowie, będący dotychczas istną plagą dla pieszych jak i automobilistów, został ostatecznie uregulowany. Bezustanne zabiegi zrobiły swoje. Stan dróg pozostawia wprawdzie wciąż jeszcze b. wiele do życzenia, jednak i tu zanotować należy stosunkową poprawę. Uzyskawszy w Hotelu Europejskim własny piękny lokal klubowy przystępuje M.K.A. do rozwinięcia życia towarzyskiego.

Program sportowy przewiduje obok dorocznego wyścigu płaskiego, również wyścig górski, szereg raidów we wszystkich kierunkach kraju oraz ewentualnie raid do Rumunji.

Spodziewać się należy, że wszystkie te przedsięwzięcia zostaną też uskutecznione i rok bieżący pchnie automobilizm lwowski znów o potężny szmat drogi naprzód.

J. S. Żuławski

Sport samochodowy na Śląsku

Nigdzie tak jak w okręgach przemysłowych Górnego Śląska samochód nie stał się koniecznością życia. Grupka miłośników, do których zaliczyć trzeba przedewszystkiem pp Gawrycha, inż. Bukowskiego i hr. Oppersdorfa, rzuciła przed kilku laty inicjatywę utworzenia Śląskiego Klubu Automobilowego.

Klub ten zaczął normalne działanie już z dniem 1 stycznia 1925 r. Prezesem od tej daty aż po dzień dzisiejszy jest dr. Konstanty Wolny, marszałek Sejmu śląskiego. Już przy założeniu klub liczył 123 członków z czego sześciu nadzwyczajnych.

Rok 1926 podniósł liczbę członków do 190. W tym też roku nawiązano stosunki z Automobilklubem Polski, który przyznał S. K. A. na Śląsk prawo wydawania paszportów samochodowych t. zw. tryptyków. Że było to celowe wskazuje liczba wydanych od 1.4 do 31.12 1926 r. tryptyków: 249. Międzynarodowych wykazów drogowych w tym czasie wydał S. K. A. 396

Wobec braku odpowiednio wyszkolonych kierowców S. K. A. założył po uzyskaniu koncesji z Śl. Urzędu Wjw. szkołę samochodową, w której cztery razy do roku przeszkala się po 40 kierowców. Szkołę prowadzi znany sportowiec i motocyklista kpt. Szydelski.

Pod umiejętną ręką sekretarza S. K. A. inż. Bukowskiego wzrasta zamiłowanie do automobilizmu, które wreszcie wypowiada się w I-szym raidzie S. K. A. (z trasą 600 klm. dookoła Śląska). Na starcie stanęło 11 zawodników. Pierwszą nagrodę wziął Josphi z Bielska. Rok 1926 kończy się już pokaźną liczbą 250 członków, w czem 11 honorowych, a 93 nadzwyczajnych.

Rok 1927 jest dla S. K. A. okresem rozkwitu. Klub posiada własne warsztaty reparacyjne przy szkole kierowców. Ilość członków wzrosła do 313. Tryptyków wydano 397 i 703 wykazów jazdy międzynarodowej.

W zakresie sportu samochodowego też nie próżnowano. S. K. A. zorganizował drugi raid śląski o trasie 1200 klm., prowadzącej przez Śląsk i Małopolskę w trzech etapach. Do jazdy stanęło 15 samochodów przeróżnych marek. Pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zajął Zangl z Bielska na Steyerze. Dobrą sprawność wykazały też wozy: Fiat 509 „pod" Kirschenem i Dodge „pod" Żmigrodem i Szydelskim.

Drugą udaną imprezą był pierwszy w Polsce zjazd gwiaździsty z udziałem wszystkich w Polsce istniejących klubów samochodowych.

Rok bieżący zapowiada się niemniej interesująco.

Gdybym miał samochód...

Co mówi o aucie Zamorra polski, Goerlitz

Polski Zamorra, słynny bramkarz I. F. C. Goerlitz na pytanie—jaki by pan wybrał samochód — zdziwiony i zaskoczony, wyjaśnia przedewszystkiem, że pytanie nie zupełnie trafiło na laika, ponieważ jest z zawodu mechanikiem i sam umie kierować wozem.

— Nie szkodzi! — tem większą wartość będzie miało pana zdanie.

— A więc, mówi Goerlitz, ja stanowczo opowiem się za samochodem marki Mercedes — Benz, naturalnie tylko 6-cio cylindrowa limuzyna.

— Dlaczego?

— Bo uważam tę markę za solidną i dającą pełną gwarancję, nie tak jak te blaszane pudełka do sardynek, w rodzaju Dodgeów, Chryslerów lub Mathisów. O Fordzie dziś już nikt nawet mówić nie chce. Skończył się mimo wydania nowego typu, który już nie nadąża za innemi markami co do nowości. A w cenie nie jest znowu tak tani — przynajmniej u nas w Polsce po opłacie wszelkich podatków.

Ale wracając do Mercedesu zaznaczyć jeszcze pragnę, kiedy mnie już pytacie, że w maszynie tej jest pierwszorzędny materjał, a motor jest wprost niezrównany w swej doskonałości. Resory Mercedesu są również co do siły i czułości pierwszej klasy. A wreszcie gdy sam kieruję, to w tej właśnie maszynie czuję się najbezpieczniejszy Tylko mi dajcie nareszcie taką maszynę.

Proszę pozdrowić odemnie redakcję „Przeglądu Sportowego". Podoba mi się wasze pismo.

No, do widzenia na boisku. — Czy będę grał? Naturalnie; Ale o tem na drugi raz pomówimy.

WSPOMNIENIA MISTRZÓW KIEROWNICY

Z Królewca do Monte Carlo | Szlakiem turystycznym Podkarpacia

Wywiady „Przeglądu Sportowego“ z Ripperem i Kirschenem

Wybierając się po wywiad do pana Rippera, mam rzeczywiście szczęście. Zastaję go w klubie krakowskim na kilka chwil przed wygłoszeniem pogadanki o swych wrażeniach z wycieczki do Monte Carlo. W wielkiej sali, na stoliku leżą przygotowane wykresy i zestawienia — świadectwa drobiazgowych rozważań i obliczeń przedraidowych.

Człowiek, który całe swe życie strawił przy kierownicy, który w niezliczonych już dziś raidach i wyścigach przeszedł najfantastyczniejsze sytuacje w jakich się automobilista znaleźć może, człowiek taki powinien być najzupełniej pozbawiony nerwów. To też Ripper z chwilą, gdy siedzi za kierownicą swej Lancii, jest uosobieniem spokoju. Pamiętamy wszak wszyscy jak na fantastycznych wirażach Kocierzy, podczas próby górskiej w raidzie A. P., pędząc pod górę z szybkością 80 klm. na godzinę pozdrawiał znajomych na zakrętach skinieniem ręki i przyjaznym uśmiechem, tam gdzie opanowanie maszyny wymagało największego wysiłku nerwowego. Mimo to jednak, gdy się z Ripperem mówi o automobiliźmie, a przedewszystkiem o automobiliźmie polskim, wtedy dopiero widzi się, że jest to jeden z największych zapaleńców, który wykonuje swe pomysły i zamiary z żelazną energią i stałością. Wyścig tatrzański i zjazd w Monte Carlo — oto dwa marzenia Rippera, do których nietylko sam się zapalił, ale także potrafił zapalić innych i które potrafił ze sfery pomysłów i rojeń przenieść w dziedzinę najrealniejszej rzeczywistości.

— Mój raid — zaczyna, uważam za najzupełniej udany, mimo, że formalnego sukcesu nie odniosłem. Jak wszystkim wiadomo, skutkiem straty kilku godzin przez nieporozumienie co do godziny, o której mieliśmy być zbudzeni, nieporozumienia, wywołanego przez jednego z moich pasażerów, przyjechaliśmy po terminie i klasyfikować nas nie mogli. Niemniej jednak zrobiliśmy wszystko co do nas należało — pokazując, że w Polsce są automobiliści, którzy nawet w tak poważnej konkurencji potrafią się utrzymać. Największy sukces mego wyjazdu upatruję jednak w wykazaniu zagranicy, że Polacy potrafią wziąć udział w najcięższej imprezie międzynarodowej oraz że wzięcie udziału w takim nawet raidzie nie jest rzeczą niemożliwą, ani znowu tak nieosiągalnie trudną, jak to sądziło wielu moich kolegów — pesymistów.

W roku przyszłym mam zamiar zorganizować w Krakowie całą drużynę na wyjazd do Monte Carlo i mam wrażenie, że mi się to uda. Przynajmniej narazie amatorów nie brak. A niech pan pomyśli co za sukces propagandowy dla polskiego automobilizmu, ta... zbiorowe ukazanie się na terenie tak międzynarodowym jak Monte Carlo.

— Jak przedstawiała się sama impreza?

— Jest to jedyne w swoim rodzaju przedsięwzięcie sportowe, wymagające bardzo wielkiego wysiłku tak od maszyny jak i od kierowcy. Nie jest jednak nad siły i wielu u nas w Polsce śmiało może o tych laurach zamarzyć. Warunki są naogół niekorzystne dla słabszych wozów, ale po podniesieniu ogólnej maksymalnej przeciętnej na 39 klm. na godz. wada ta będzie usunięta.

— A przyjęcie po drodze?

— Przyjmowano nas doskonale w Berlinie i w Brukseli. Natomiast przyjęcie w klubie paryskim nie da się opisać, albowiem wcale go nie było; poprostu nie przyjęto nas wcale, nikt z klubu z nami nawet nie rozmawiał, a tylko prywatnej uprzejmości i pomocy zawdzięczamy, że jako tako udało nam się w Paryżu nasze potrzeby zaspokoić.

Obecnie sami nie mogliśmy wiele zrobić dla propagandy polskiego automobilizmu. Mam jednak mocne przekonanie, że na rok przyszły polscy automobiliści tłumnie zawitają do Monte Carlo, a wtedy sukces będzie duży.

Ja zaś będę uważał, że uzyskałem w tym roku największy sukces, jeżeli przykładem mym, mimo niepowodzenia potrafię pociągnąć naśladowców. W każdym razie sam napewno znajdę się w gronie zawodników.

Aby zebrać garść wrażeń turystycznych kierowcy trzeba nietylko wyszukać chętnego rozmówcę, ale jeszcze trafić na takiego, który potrafi dla odczuć swoich znaleźć odpowiednie słowa. Wśród zaledwie paru, na palcach obu rąk policzyć się dających wybitnych sportowców — kierowców Śląska nie mogłem się zwrócić ani do pp. Zangla, Josphiego lub Vetterliego, bo.. jeszcze zbyt słabo polskim władają językiem; pp. Bukowski i Żmigród są stale zajęci, a p. S zażądał półżartem wysokiego wierszowego. Przypomniałem sobie jednak, że przecież „Przegląd Sportowy“ podawał niedawno klasyfikację kierowców polskich. Nic łatwiejszego jak tam zajrzeć! I znalazłem. Jest nim Eugeniusz Kirschen, 34-letni kierowca — amator, jeżdżący już od lat 12, zawodnik nader śmiały. W tabeli kierowców uzyskał piąte miejsce przed sławnym weteranem Krakowa, Ripperem. Byłby Kirschen może i lepsze osiągnął miejsce, ale brał udział tylko w dwu imprezach t. j. w raidzie S. K. A. i wyścigu Tatrzańskim, przyczem w obu wypadkach prowadził tylko Fiata 509 normalnego typu (4 H. P.), najsłabszy wóz w obu konkursach, uzyskując mimo to w sumie 49 punktów wobec 46-ciu Lancii Rippera.

Wyszukawszy więc p. Kirschena, pytam go z miejsca o odniesione wrażenia turystyczne w czasie jazd jego po Polsce i proszę o zobrazowanie najsilniejszych.

— Trudno mi wybrać — zaczął p. Kirschen — cała nasza Polska jest piękna i każdy jej zakątek ma swój urok. Dla kierowcy zaś w czasie jazdy te okolice są najpiękniejsze, w których jest pogoda, dobra droga i mało przeszkód terenowych. Ale jeżeli już koniecznie mam wybierać, to pierwsze miejsce przyznać muszę drodze, wiodącej od Nowego Targu prawie pod sam Nowy Sącz. Zarówno panorama widoków co chwila z poza zakrętów wyskakujących jak i wygodna szosa powodują łącznie bardzo dodatnie dla kierowcy wrażenie. Bo weź pan naprzykład taką jazdę za Nowym Targiem. Przejeżdża się bokiem do całego łańcucha Tatr, których osiwiałe śniegiem czuby lśnią się w promieniach słońca jak djamenty w koronie królewskiej. Albo dalej: nagle wyskakuje ku panu średniowieczem zalatujący zamek w Czorsztynie; nieopodal Niedzica znowu przysiadła na wzgórzu i śmieje się poszczerbionemi przez czas basztami i murami. To znowu romantycznie ubrani górale w dłubanych z pnia korytkach mkną na falach burzącego się wśród skał Dunajca. Złego, bo go lenny okuły wapiennemi skałami. Ponad ciemną czuprynę smereczyny wychylają się Trzy Korony, ukazując swoje potargane przez wichry i burze turnie wapienne. A ponad niemi śród błękitów zatacza poważnie swe koła orzeł, czy sokół skalny. Krościenko, obok Szczawnica ze sławnemi leczniczemi wodami, a potem jazda wzdłuż wstęgi już wyzwolonego ze skalistych pęt Dunajca... Ileż w tem piękna! Ileż wrażeń dla chcącego odczuć naturę kierowcy! Rozgadałem się jak romantyk. Wybacz pan, proszę. Skończmy na tem. Znam ja Karpaty i z tamtej południowej strony, ale nasze są piękniejsze. Są nasze!

— Dziękuję panu — odpowiadam. — A może coś o swoich planach na przyszłość t. j. na rok 1928 zechce mi pan powiedzieć? — dodaję.

— Owszem. W sezonie 1928 roku zamierzam próbować pobić lepszych ode mnie. Sprawiłem sobie znowu Fiata, ale już tylko na dwie osoby. Po co innych jazdą denerwować. To przeszkadza i peszy kierowcę, jak kontroler stęka i boi się dobrego tempa. Będę stawał o ile mi tylko czas pozwoli do wszystkich zawodów. Może w sumie punktów zdobędę lepsze jak piąte miejsce? Zaciąłem się w tym kierunku. Zobaczymy czy los dopisze. Ale już dosyć pana wynudziłem. Żegnam i proszę przesłać pozdrowienia dla redakcji „Przeglądu Sportowego“, dziś jedynego po europejsku, a może nawet i lepiej jeszcze prowadzonego pisma sprawozdawczo-sportowego.

Zawody samochodowe w Afryce. Niedawno odbył się raid samochodowy na przestrzeni Tunis — Trypolis. Szlak raidu prowadził wybrzeżem Morza Śródziemnego przez Sfax i Gabes. Z powodu wyjątkowo niesprzyjającej pogody raid ukończyło zaledwie połowa, to jest 13 współzawodników. Zwycięzcami w poszczególnych kategorjach zostali: Trifoni na Lancii, Lubani na Alfa Romeo i Faggianelli na Fiacie.

W następnym dniu po ukończeniu raidu odbyły się na szosie w okolicach Trypolisu wielkie zawody szybkości na przestrzeni 367 klm. Zwyciężył Nuvolari na samochodzie Bugatti w czasie 3 g. 20 m. 25 sek., rozwijając szybkość średnią 110 klm./godz.

Na plaży Esterel w Saint Raphael urządzone zostały wyścigi samochodowe i motocyklowe na wytyczonym torze o obwodzie 2.5 klm. W klasie motocykli zwyciężył Ardisson na maszynie Terrot, rozwijając szybkość średnią 67 klm./godz. W klasie samochodów bez trudu wygrał świetny wirtuoz steru Chiron na samochodzie wyścigowym Bugatti z szybkością średnią 79 klm./g.

JEDEN Z DWU TYSIĘCY...

Rozmowa z szoferem taksówki

Zwykły, szary „przechodzień“ samochodowy. Człowiek, którego nie znamy, a z którym spotykamy się powielekroć co dnia, z którym zamieniamy dwa tylko słowa, podając adres i pytając o należność. Szofer jednej z dwu tysięcy warszawskich taksówek.

Cóż myśli ów „przechodzień“ o swej pracy i jej żyjącym warsztacie — samochodzie? Co przeżywa w ciągu długich godzin nocy czy dnia, spędzanych za kierownicą? Jaki los pchnął go w objęcia tego demona ruchu codziennego, którym jest taksówka? Posłuchajmy:

Początek rozmowy jest zwykły: rzucam adres. Już jednak w następnej chwili szofer jest zaskoczony mą propozycją zajęcia miejsca obok niego, przy kierownicy.

— Nie wolno proszę pana. Policja nie pozwala.

— Pojedziemy bocznemi ulicami. Zależy mi na tem bardzo. Muszę zrobić wywiad z panem.

Mój rozmówca patrzy na mnie z nieufnością. Rozjaśniam jego wątpliwości paroma słowami.

— Chodzi mi o wywiad dla pisma sportowego, dla „Przeglądu Sportowego“. Chcę, by pan się podzielił z naszymi czytelnikami swemi wrażeniami ogólnemi. Sprawy finansowe, handlowe mnie nie interesują.

Imię „Przeglądu Sportowego“ otwiera mi drzwiczki samochodu. Zajmuję miejsce. Pod magicznem dotknięciem palca mego interlokutora maszyna zaczyna drgać i po chwili już jedziemy. Wyjaśniam mu cel mego „interwievu“. Mówię o numerze samochodowym, który wydajemy, o tem jak wielkie jest zainteresowanie automobilem w Polsce, że zmieniły się czasy, że dzieci śnią, by być szoferem, tak jak dawniej śniły o zawodzie marynarza czy godności wodza czerwonoskórych.

Mój rozmówca jest trochę zażenowany.

— To wcale nie jest taka wielka przyjemność prowadzić maszynę. Warszawę znam jak własny palec i nudzą mnie już ulice. Czasami jeszcze, gdy mam jechać w jakieś zapadłe kąty Woli czy Pelcowizny widzę nowe, nieznane rzeczy. A niech pan przejedzie ze dwa razy na dworzec Wschodni przez most Poniatowskiego, wytrzę się pan z siebie duszę i całą przyjemność prowadzenia.

Patrzę na wielką, imponującą maszynę, która niesie idealnie, po niezbyt równym bruku bocznych uliczek.

— No, chyba ten „Renault“ nie jest taki straszny?

— Tak, teraz jest trochę lepiej. Dawniej jeździłem na starym, zdezelowanym na podmiejskich wykrotach Fordzie. Otwarcie drzwiczek było męką. A do rozruszania motoru korbą trzeba było siły Herkulesa i wielkiej cierpliwości.. pasażera. Dorobiłem się w końcu tej „renówki“, wygląda efektownie, każdy ją wybiera wśród maszyn, czekających na postoju. Motor i karoserja są bez zarzutu. A gdy wyjadę za miasto i mogę dodać „gazu“, wypuszczając maszynę jak strzałę, gdy pochłaniam kilometry z żarłocznością smoka, wówczas nie żałuję, że jestem szoferem.

— W jaki sposób wziął się pan do tego zawodu?

— Czy ja wiem? Ciągnęło mnie do tego już w szkole, zabawiałem się wtenczas zgadywaniem firm samochodowych. Z szóstej klasy poszedłem do wojska, tułałem się przez parę lat po różnych frontach. Ocierałem się o motory w dyonie samochodowym. Gdy poszedłem do cywila zaczął się rozwijać ruch taksówkowy. Skończyłem szkołę szoferską i zacząłem jeździć na wynajętej maszynie. Zakochałem się w motorze. Krótko mówiąc lubię moją szoferkę. Gdy myślę o niej zmęczony parogodzinną jazdą, widzę tylko wady mego zawodu. Ale gdy zaczynam mówić o mojej maszynie rozpalam się i czuję, że nie rzuciłbym szoferki za żadne skarby.

Dojeżdżamy do miejsca przeznaczenia. Serdecznie ściskam czarną, spracowaną dłoń i dziękuję memu interlokutorowi za rozmowę.

Nowe rekordy na torze Monthlery. Czterej kierowcy angielscy: Marandaz, Kaye, Don, Hawkes i pani Stewart, pobili na torze Monthlery pod Paryżem, zmieniając się w prowadzeniu samochodu Marandaz Special, kilka rekordów międzynarodowych w kategorji 1100 cmc. Przebyli oni: 1000 mil ang. w 17 g. 39 m. 48.85 s. (91,104 klm./godz.), 2000 klm. w 21 g. 32 m. 44.40 sek. (92,820 klm./godz.), w 12 godzin — 1055 klm. 816 m. (87,984 klm./g. i w 24 godziny — 2247 klm. 006 m. (93,625 klm./godz.).

Odwołane zawody. Wśród ogromnej konsternacji w szerokich kołach sportowców automobilowych, Automobilklub Francji był zmuszony odwołać tegoroczny wyścig o wielką nagrodę Francji, jak również wyścig o nagrodę komisji sportowej, a to na skutek zupełnego braku zainteresowania temi konkursami.

Z tejże samej przyczyny odwołany został tegoroczny wyścig o wielką nagrodę Niemiec. A kursują pogłoski, że i inne wielkie wyścigi, jak w pierwszym rzędzie wielka nagroda Europy, również się nie odbędą.

Przed pojedynkiem Segrave—Campbell

Angielski kierowca Segrave, który miał się wycofać już z czynnego życia sportowego, na wieść o pobiciu swego rekordu szybkości przez Malcolm Campbella porzucił pierwotny zamiar i przystąpił do budowy ogromnego bolidu, na którym będzie próbował w sierpniu ustanowić nowy rekord światowy szybkości. Nowy samochód Segrava posiadać będzie napęd na przednie koła i kierowanie za pomocą kół tylnych. Znakomity rekordzista spodziewa się uzyskać tym razem szybkość 400 kilometrów na godzinę. Obecny rekord światowy Campbella wynosi 333 klm./godz.

Triumf Polaków w Niemczech

Warta poznańska zwycięża w Berlinie Tennis-Borussię 5:2 i w Lipsku Fortunę 1:0

Warta poznańska odniosła ub. soboty i niedzieli dwa wspaniałe zwycięstwa, kto wie, czy nie największe w swej historji.

Po raz pierwszy na boisku Berlina stanęła do walki z Niemcami drużyna polska i wykazała, że dorosła do tego odpowiedzialnego zadania w zupełności.

Mówiąc szczerze, wyjazd Warty do Niemiec wzbudził więcej zastrzeżeń, niż nadziei. Poznańczycy nie są w najlepszej formie, poprzedniej niedzieli w walce z Warszawianką wykazali wiele słabych stron — słowem o zwycięstwie nie myślał nikt, a prawie wszyscy liczyli się z niepowodzeniem.

Tak samo Niemcy nie liczyli na zbyt silnego przeciwnika, a prasa pisała o Warcie z uznaniem, lecz bez entuzjazmu.

Przeciw Polakom stanął finalista tegorocznych mistrzostw Berlina, Tennis Borussia, słynny z dwu nierozstrzygniętych dotychczas walk z zeszłorocznym wicemistrzem Niemiec Herthą 1:2 i 2:1. Nasi mieli zatem do czynienia z przeciwnikiem — kto wie — czy nie najsilniejszym w Berlinie, a w każdym razie z czołową drużyną Niemiec.

Dodając do tego obce, wrogie środowisko, nastrój pierwszego występu i ogromną odpowiedzialność — stwierdzimy, że poznańczycy byli w sytuacji niezwykle trudnej, wymagającej napięcia wszystkich sił, oraz poświęcenia i ofiarności całego zespołu.

Wynik prześcignął najśmielsze oczekiwania. Nasi nietylko stawili dzielnie czoło mistrzom niemieckim, ale odnieśli dwa wspaniałe zwycięstwa, z których pokonanie Tennis - Borussii należy do najchlubniejszych triumfów footballu polskiego. Niezawodny duch walki nie zawiódł zielonych i zatriumfował w takim stopniu, że cały kraj patrzy dziś na drużynę poznańską z dumą i wdzięcznością.

Mecz pierwszy rozegrano w berlińskim Post - stadjonie. Gra Warty zaskoczyła wszystkich, zarówno przeciwnika, Niemców na widowni jak i kolonję polską.

Po pierwsze bramce, strzelonej przez środkowego napadu T. B. Handschuhmachera w 5-ej minucie, Warta zrywa się do ataku i już w następnej minucie przebija się w porywający sposób Staliński, podaje Radojewskiemu, a ten wspaniałym strzałem wyrównywa. Zdumienie, oklaski, entuzjazm wśród Polaków.

Warta atakuje dalej z furją. Dzieje się teraz coś niewiarygodnego. W rezultacie nieodpartych szturmów naszej drużyny już w 20-ej minucie Polacy prowadzą 4:1. Szczęśliwymi strzelcami są Staliński i Radojewski.

Po przerwie Warta gra więcej defensywnie. Niemcy natężają wszystkie siły, by uniknąć katastrofy. Gra coraz częściej toczy się po stronie polskiej. Wysiłki Tennis Borussii doprowadzają jedynie do drugiej bramki strzelonej przez pr. łącznika Hoffmana, przyczem Fontowicz robinsonował zapóźno. W 15-ej min. Rochowicz zdobywa piąty i ostatni punkt.

Niemcy, którzy początkowo lekceważyli naszych, robią teraz nadludzkie wysiłki, by zmienić rezultat i przechodzą do ostrej gry, ale pomoc i obrona Warty gra też nie od parady. Zwycięstwo 5:2 pozostaje nasze.

Tiumf naszych przyjęła kolonja polska z nieopisanym entuzjazmem. Harcerze i sokoli porwali graczy Warty na ramiona i nieśli ich wśród niemilknących okrzyków.

— Cześć Warcie! Cześć Polsce!

Na meczu była obecna reprezentacja poselstwa polskiego, p. ministrowa Olszowska, konsulat w komplecie z p. Zielińskim na czele i cała kolonja polska. Ogółem na widowni przeszło 18.000 osób.

Po przyjęciu w konsulacie polskim, w godzinach wieczornych wyjechała Warta do Lipska, by nazajutrz w południe rozegrać zawody z miejscową „Fortuną".

Obydwie drużyny miały za sobą ciężkie mecze, bo i Fortuna grała w sobotę w Dreźnie. To też gra nie stała na szczególnie wysokim poziomie. Warta była cokolwiek lepszą. Wszelkie ataki rozbijały się jednak o świetną obronę i bramkarza Fortuny.

Bramkę strzelił Przybysz przy końcu pierwszej połowy i wynik ten utrzymał się do końca zawodów.

Sędziował p. Schott bardzo familjarnie. Widzów około 3 tysięcy.

Również i w Lipsku była Warta po meczu przedmiotem żywiołowych owacyj rodaków.

W poniedziałek, żegnani serdecznie i owacyjnie przez całą kolonję polską, odjechali zwycięscy piłkarze poznańscy do Ojczyzny.

Wydarzenia piłkarskie w czasie świąt Wielkanocnych, będą stały na poziomie, którego nie notowaliśmy w Polsce już od szeregu lat Pięć drużyn zagranicznych z trzech potencyj piłkarskich Europy zaludni boiska w czterech naszych miastach.

Warszawa podziwiać więc będzie na boisku Legji dwudniowe zmagania gospodarzy z pierwszoligową berlińską Union Oberschöneweide. Jednocześnie Polonia gościć będzie w parku Sobieskiego chlubnie zapisaną w kronikach sportowych stolicy — Morawską Slavię z Brna w Czechach.

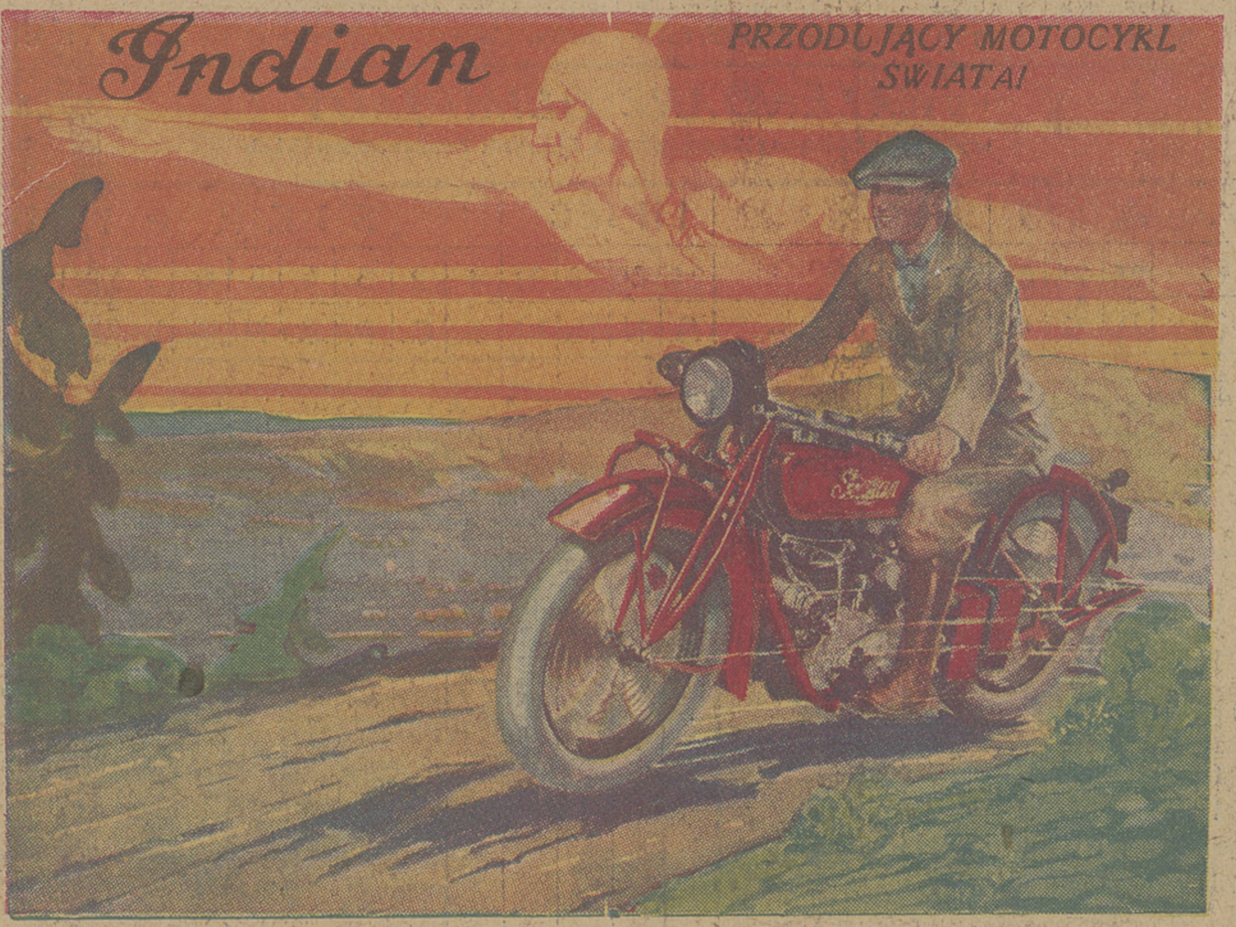
We Lwowie Pogoń zetknie się z przedstawicielką pierwszej zawodowej ligi czeskiej— Cechie Karlin.

W Krakowie Cracovia ma za przeciwnika doskonałych zawodowców wiedeńskich—Herthę, zajmującą zaszczytne piąte miejsce w tabeli mistrzostw austrjackich.

Wreszcie triumfatorka na boiskach Berlina i Lipska —Warta— bronić się będzie przed żądnymi rewanżu Niemcami — berlińską pierwszoklasową drużyną Kickers, należącą do najlepszych w stolicy Niemiec.

Niepotwierdzona dotąd wiadomość, przewiduje również mecz w Katowicach między I F. C. i ni mniej ni więcej, tylko mistrzem Niemiec I. F. C. Nürnberg.

Uzupełnią tę świąteczną ucztę piłkarską trzy mecze ligowe: Ruch gości przez dwa dni w Łodzi i w pierwszym dniu świąt zmierzy się z Turystami, a w drugim — z Ł. K. S-em Benjaminek Ligi — Śląsk walczyć będzie z Czarnymi we Lwowie.



Sokoli a Olimpjada

Jechać czy nie jechać do Amsterdamu

W ostatnich czasach podniesiona została kwestja sformowania reprezentacji Polski na Igrzyskach olimpijskich w jednej jeszcze dziedzinie wychowania fizycznego, a mianowicie w gimnastyce.

Autorzy projektu wzięcia udziału w tej gałęzi Igrzysk, którymi są, jak łatwo się domyślić, przewodnicy Sokoła, — rezygnują z wystawienia indywidualnych zawodników czy też całej drużyny w zawodach męskich, ograniczając się do myśli wysłania zespołu kobiecego i ewentualnie drużyny pokazowej męskiej, która jednakże nie ubiegałaby się o żadne pierwsze miejsca czy nagrody, a miałaby na celu jedynie zademonstrowanie systemu gimnastyki, jaki jest u nas stosowany.

O ile co do drużyny męskiej nawet wśród sokolstwa przeważa opinja, że niepodobna obarczać budżetu ekspedycji nieproporcjonalnie wielkim wydatkiem (musiałoby pojechać 16 ludzi, nie licząc rezerw), o tyle idea reprezentowania Polski w gimnastyce przez ośmioosobową drużynę żeńską jest mocno forsowana przez Sokołów, a nawet zyskuje uznanie t. zw. czynników miarodajnych.

Nie sądzimy wszakże, aby należało całą sprawę pozostawić do rozstrzygnięcia w ciszy gabinetów komitetowych i ministerjalnych; głos musi zabrać opinja publiczna!

Napewno niema w Polsce nikogo, ktoby był a priori przeciwnikiem wysłania do Amsterdamu naszych dzielnych sokolic; jednakże w interesie publicznym leży, aby i do gimnastyki stosowano normy, które uznano za niezbędne w zastosowaniu do sportu we właściwem tego słowa znaczeniu. Przy zestawianiu reprezentacji na ósmą Olimpjadę trzymano się tylko zasady, aby liczniej wystąpić na zawodach. Skutki nie dały na siebie czekać, kompromitujące porażki zbyt mocno i zbyt boleśnie utkwiły w naszej pamięci, aby je było trzeba tutaj przypominać. Czy i teraz aby nie powtórzy się to samo, tym razem w zastosowaniu do gimnastyczek?

Najzapaleńsi zwolennicy gimnastyki przyznają, że nie istnieje żadne objektywne kryterjum, któreby pozwoliło na ściśle bezstronne porównanie dwu ćwiczących obok siebie zespołów o wyrównanej klasie; tembardziej nie istnieje takie kryterjum, przy pomocy którego możnaby oceniać porównawczo wartość jednej drużyny znajdującej się np. w Hiszpanji, a drugiej w Polsce. Jeżeli nawet w takiej lekkiej atletyce porównanie papierowych wyników nie daje dostatecznych podstaw do oceny reprezentowanej przez danych zawodników klasy, to cóż mówić o sportach, gdzie objektywne kryterja pozostają w sferze idei platońskich?

Dla uzyskania objektywnych podstaw do porównania wyników swoich i cudzych zawodników związki sportowe urządzają zawody międzynarodowe, starając się ściągnąć jaknajwybitniejszych reprezentantów zagranicy lub też do nich się wybrać; tak postępowali hokeiści, bokserzy i szereg innych związków. Czy Sokół urządził jakie międzynarodowe zawody gimnastyczne? Nie! Czy jego kobieca drużyna brała udział w jakiej konkurencji zagranicznej w ostatnim roku? Nie!

Wydaje nam się zatem, że przed wydaniem grosza publicznego na wysłanie sokolskiej drużyny kobiecej na zawody gimnastyczne na Olimpjadzie trzeba grosz ten dziesięćkroć w ręku obrócić, obejrzeć i zważyć, aby za jednym zamachem nie przyczynić się do zmarnotrawienia pieniędzy, płynących z podatków, oraz do kompromitacji imienia sportowców polskich.

Zwolennicy wysłania drużyny lub drużyn gimnastycznych na Igrzyska podają jako motyw, że Polska powinna zademonstrować, jak dobre i zbawienne metody wychowania fizycznego przyjęła. Niestety innego zdania jest 99% rzesz, przybywających ze wszech stron dla podziwiania zawodów olimpijskich Dla nich gimnastyka to środek, którego wartość ocenia się podług wyników, jakie wydaje on w postaci wyczynów zawodników, którzy się na tej gimnastyce kształcili.

I kto wie, czy ta rzesza nie ma racji.

J. Wiśniewski

Nasz konkurs piłkarski

Kto zdobędzie mistrzostwo Ligi

Nasz konkurs na odgadnięcie trzech pierwszych drużyn w tabeli pierwszej połowy piłkarskich mistrzostw ligowych zabił klina najtęższym nawet znawcom tej gałęzi sportu.

Kto bowiem próbował przed meczem, w którym spotkają się siły tak równe jak np. Wisła z Cracovią czy Pogoń z Wartą postawić horoskopy i to nie takie „gadane" po zawodach, ale napisane czarno na białem przed ich rozpoczęciem — ten zrozumie co za szaloną trudność przedstawia odgadnięcie 105-ciu meczów, tyczących się naszego konkursu.

Trudności trudnościami, a jednak do tak ciekawej konkurencji każdy czytelnik z odrobiną choćby żyłki sportowej stanąć musi. I powiedzmy otwarcie, mimo wielu wątpliwości i ewentualnych niespodzianek, postawienie djagnozy konkursowej dla prawdziwego znawcy nie przedstawia znów trudności do nieprzezwyciężenia.

Przedewszystkiem mamy tabelę mistrzostw zeszłorocznych Doświadczenia lat ubiegłych wykazały, że jednak w rezultacie tych czy innych systemów rozgrywek pierwsze skrzypce grały zawsze mniej więcej te same drużyny. Figurują one naogół w czole tabeli zeszłorocznej, dopełnionej nowemi potęgami w postaci groźnych górnoślązaków i warszawskiej Legji

Dalej należy wziąć pod uwagę rezultaty spotkań rozegranych dotychczas. Tu jednak należy się kierować nietylko suchemi cyframi bramek, lecz również i formą wykazywaną przez poszczególne drużyny.

Jak wiadomo bowiem niewątpliwie wszystkim — każdy zespół posiada w sezonie jeden — dwa parotygodniowe okresy swej najwyższej formy. W okresie takim drużyna zdawałoby się beznadziejna potrafi pokonać przeciwnika niewątpliwie od siebie lepszego w sposób bezapelacyjny. Okres takiego zenitu formy zjawia się w dość ściśle określonym terminie po rozpoczęciu intensywnego treningu. Otóż należy pamiętać, że drużyny, które w zimie pracowały intensywnie dojdą do pełni formy nieporównanie wcześniej, niż te, których sezon rozpoczął się dopiero pierwszym występem na boisku.

Zjawisko omawiane mieliśmy możność obserwować w roku ubiegłym przedewszystkiem na dwu faworytkach rozgrywek — Pogoni i Warcie. Obie drużyny wskutek słabszego startu straciły tyle punktów, że mimo świetnych rezultatów drugiej połowy nie potrafiły dogonić walczących równo od początku do końca o każdy punkt Wisły i I. F. C., który jednak pod koniec spadł w formie i załamał się psychicznie

Największą niewiadomą naszego konkursu jest jednak niewątpliwie Cracovia. Jej wspaniały debiut z Czarnymi stwierdza, że styliści krakowscy dołożą wszelkich starań, aby utrzymać się na czele tabeli. Czy jednak znana z miękości i załamań nerwowych drużyna ta potrafi przebyć bez niespodzianych klęsk charybdę kilkunastu ciężkich meczów; czy zdobędzie ona laur zwycięski czy też zajmie tylko dalsze miejsce i które, kogo zepchnie niżej— oto pytania, które musi rozwiązać każdy czytelnik, roszczący sobie pretensję do znawstwa i intuicji w sprawach piłkarskich oraz do jednej z

50 nagród.

przeznaczonych przez redakcję „Przeglądu Sportowego" dla zwycięzców.

Nagrody te przedstawiają się następująco: I-sza złotych, 50, II-ga zł. 20, III-cia zł 15, IV-ta zł. 10, V-ta zł. 5, oraz 45 nagród książkowych.

Każdy uczestnik konkursu musi nadesłać odpowiedź do redakcji „Przeglądu Sportowego", Warszawa, ulica Jasna 10 wypisaną na obok załączonym kuponie konkursowym, nalepionym na zwykłą kartkę pocztową (odpowiedzi nadesłane, lecz nie na kuponie lub w listach uwzględniane nie będą)

Kupon musi zawierać wypisane czytelnie: 1) trzy nazwy klubów typowanych przez adresata na trzy pierwsze miejsca w pierwszej kolejce rozgrywek, 2) nazwisko i imię wysyłającego, 3) dokładny adres wysyłającego.

Ostateczny termin składania odpowiedzi mija w czwartek dnia 19-go kwietnia r. b. o godz. 20-tej. Po tym terminie żadne odpowiedzi doręczone osobiście bądź też przez pocztę uwzględniane nie będą.

O ile do dn. 15 lipca b. r. terminu ostatnich rozgrywek pierwszej kolejki mistrzostw Ligi szereg meczów nie zostanie z różnych przyczyn rozegrany, termin rozstrzygnięcia konkursu zostanie automatycznie przedłużony do czasu, kiedy pierwsze trzy lokaty w tabeli będą ustalone.

Jednocześnie już teraz zapowiadamy otwarcie następnego konkursu na odgadnięcie zwycięzców w drugiej kolejce rozgrywek i całości tegorocznych mistrzostw ligowych.

KUPON KONKURSU LIGOWEGO
1. Nazwa drużyny zwycięskiej
2 II-gie miejsce
3. III-cie miejsce
Nazwisko adresata
Dokładny adres

Na Bielanach pod Warszawą — jak już donosiliśmy — stanie kosztem sześciu miljonów złotych gmach Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego. Chcąc aby gmach był należycie urządzony według wszelkich wymagań nowoczesnych. Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego wysłał zagranicę specjalną delegację w celu przestudjowania nowoczesnych urządzeń zagranicznych w dziedzinie wychowania fizycznego i sportu. Delegacja, w skład której wchodzą: p.p. płk. dr. Kryński, prof. Norbert, inż. Dudryk, dr. Lewicka i płk. Walerjan Sikorski, zwiedzi kolejno Pragę czeską, Berlin, Kopenhagę, Sztokholm, Gotenburg oraz Amsterdam w których to miastach urządzenia sportowe stoją na bardzo wysokim poziomie. Poczynione przez delegację obserwacje znajdą zastosowanie przy rozpoczynaniu wszelkich inwestycyj w kraju wogóle, a w szczególności przy budowie gmachu Centr. Instytutu Wych. Fizycznego. Kierownikiem robót będzie inżynier Dudryk ze Lwowa. W najbliższych dniach uda się w ślad za delegacją gen. Rouppert, szef depart. sanit. M. S. Wojsk.

Boisko lekkoatletyczne i dla gier sportowych ma zamiar wybudować Ośrodek Wych. Fiz. przy D. O. K. VI w porozumieniu i za poparciem Miejskiego Kom. Wych. Fiz. we Lwowie.

Śledź i Bałczewski (Ł. K. S.) zostali ukarani przez wydział G. D. Ligi P. Z. P. N. Śledź za niesportowe zachowanie jest zawieszony na 2 miesiące, Bałczewski za brutalną grę — na 3 miesiące.

Zarząd Ligi P. Z. P. N. został ostatecznie dopełniony przez reprezentantów klubów w sposób następujący: Kupczyk (Wisła), Scheneder (I. F. C.), mjr. Geib (Legja), Tuleja (Pogoń), Dancygier (Turyści), Feja (Ł. K. S.), płk. Więckowski (Polonia), Kobos (T. K. S.), Mierzejewski (Cracovia), kpt. Pichta (Czarni), Śliwiński (Warta), Muszkiet-Królikowski (Ruch), dr. Weit (Hasmonea), Kulisiewicz (Warszawianka), Bednarski (Śląsk).

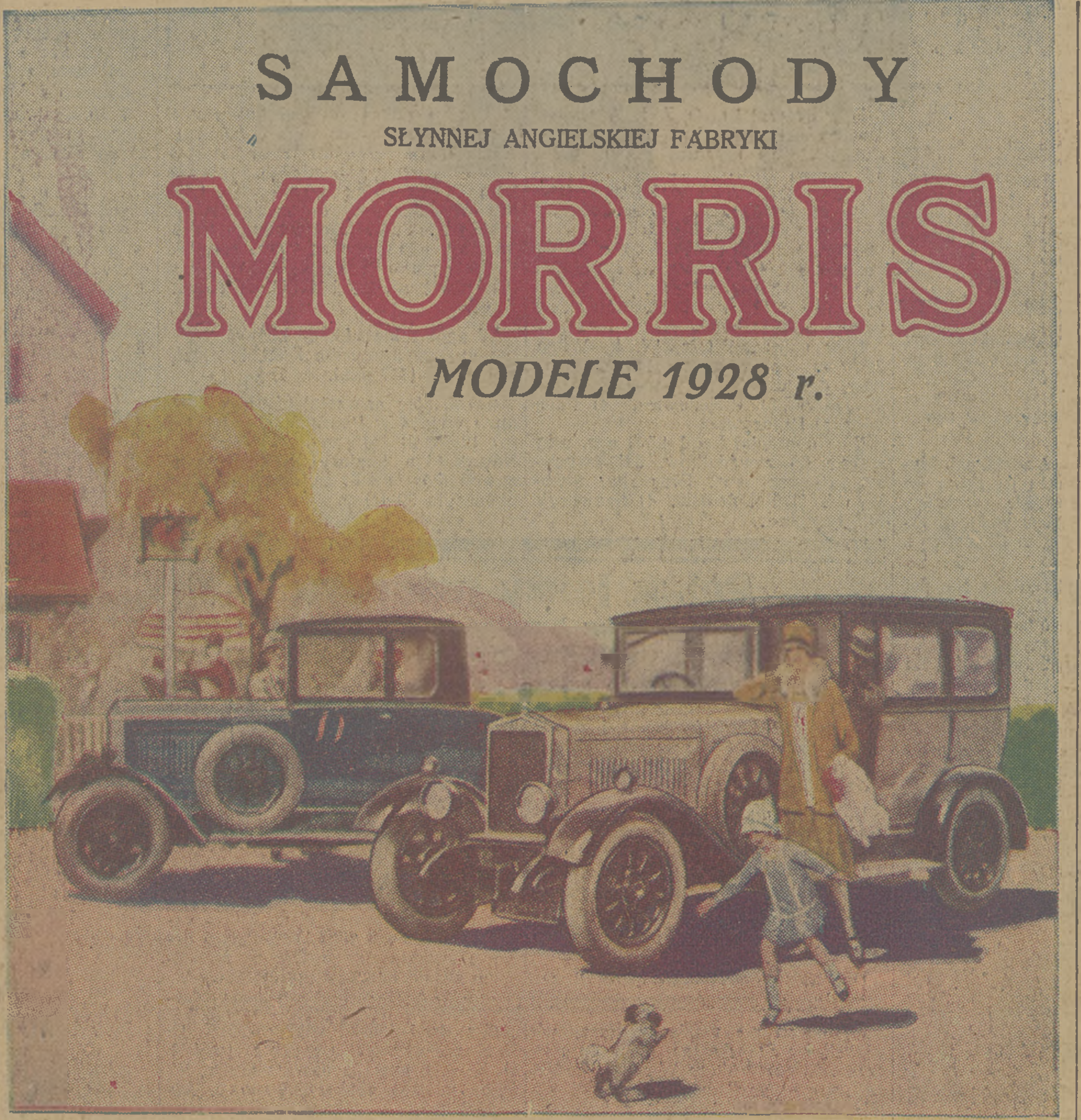
Dr. Niedźwirski, prezes Lwowskiego Kolegjum Sędziów uległ nieszczęśliwemu wypadkowi złamania nogi.

Wypych, b. gracz Grona Miłośników Sportu zgłosił swe przystąpienie do Ł. T. S. G., gdzie debiutował na inauguracji sezonu przeciw Hakoahowi. Wypych wystąpił na pozycji obrońcy, zamiast Mildego, który wskutek wykreślenia nie będzie mógł brać udziału w barwach jakiegokolwiek klubu w ciągu całego roku.

Pogodziński, wbrew informacjom łódzkiej prasy codziennej pozostaje wierny barwom swego klubu macierzystego — Ł. T. S. G.

Staraniem dyrekcji zakładów przemysłowych Scheibler i Grohman założony został na terenie ich fabryki klub sportowy, który posiada już dużą ilość członków, ćwiczących gimnastykę. Dyrekcja zakładów zainteresowała się prądem sportowym wśród swych pracowników i robotników i nosi się z zamiarem wybudowania odpowiedniego boiska.

Ł. K. S. poszukuje trenera, specjalisty w piłce nożnej i tennisie. Pierwszy złożył ofertę słynny Koželuch, który żąda miesięcznie 200 dolarów, prócz mieszkania i pracę swą pragnie ograniczyć do 6 godzin dziennie. Oferta Koželucha, z powodu wygórowanych żądań została odrzucona.



Dr. MIECZYSŁAW ŚWIERZ

Udział Polski w podboju olbrzymów górskich

Uwagi o pozaeuropejskich wyprawach szczytowych

W związku z zamieszczoną w poprzednim numerze „Przeglądu Sportowego" relacją o tegorocznych wyprawach w góry kontynentów pozaeuropejskich, pragnąłbym na tem miejscu zastanowić się nad pytaniem, czy w rzędzie narodów, inicjujących owe wyprawy, nie powinni znaleźć się w przyszłości także i Polacy.

Pytanie to napozór zbyt zuchwałe, niemniej jednak aktualne i bynajmniej nie nazbyt daleko sięgające. Oto do jego pozytywnego wysunięcia uprawniają zarówno cechy psychy polskiej, jak nasza tradycja, jak wreszcie współczesna ekspansja Rzeczypospolitej w dziedzinie politycznej, naukowej i sportowej.

Zaznaczyć przeto naprzód należy, że płynie w żyłach polskich coś z krwi cygana - włóczęgi, że naród nasz od wieków lubował się w podróżach po świecie, że niema na globie zakątka, do któregoby nie zawędrował Polak już to jako poszukiwacz przygód i wrażeń niezwykłych, już to zagnany twardą walką o chleb, już to jako skazaniec polityczny. Nie obce było również dalekim lądom imię Polaka jako uczonego. W wędrówkach tych zachodzili Polacy nierzadko i wgłąb kamiennych pustyń górskich, stawali się ich zdobywcami, czy badaczami i gdybyśmy zestawili czyny naszych rodaków w zakresie górskich odkryć geograficznych, to okazałoby się, że posiadamy na tem polu poważne zasługi cywilizacyjne, że posiadamy podróżników, których nazwiska utrwaliły się na zawsze i w dziejach i w nomenklaturze gór, nietylko tatrzańskich, ale i wzniesionych poza krawędziami naszej ojczyzny. Nie miejsce tu oczywiście na podobne zestawienia, wystarczy jednak przypomnieć choćby odkrywcę gór australijskich Strzeleckiego, którego pamięć uczczono nazwaniem od jego imienia jednego ze szczytów w owych górach, Czarnotę, który najprawdopodobniej wyszedł jako pierwszy na Demawend (5370 m.), najwyższy szczyt Elbrusu, Domeykę, którego nazwiskiem ochrzczono jedno z pasm górskich w Ameryce południowej, J. Chodźkę, któremu wyjście (nie pierwsze zresztą) na Ararat (5163 m.) otwarło godność członka honorowego Francuskiego Klubu Alpejskiego, wystarczy powołać się na polskich topografów i badaczy Kaukazu, skalnego wnętrza Azji, gór Ameryki, wulkanów Afryki. Co więcej: napozór paradoksalnym, niemniej prawdziwym jest fakt, iż od taternictwa polskiego wcześniejszym jest alpinizm polski, pierwszym bowiem naszym alpinistą w nowoczesnem pojęciu tego słowa jest już Antoni Malczewski, który nietylko wszedł w r. 1818 jako 8-my z rzędu turysta, na śnieżną kopułę Mont Blanc, ale jest i zdobywcą niższego wierzchołka iglicy Aiquille du Midi w grupie wspomnianego powyżej „Króla Alp". W czasach późniejszych Polacy jeszcze niejednokrotnie wpisywali się swemi czynami w historję szczegółów alpejskich, kiedy zaś w okresie przedwojennym rozkwitła wspaniale cała polska turystyka wysokogórska, obok taterników, których wyprawy zdobyły imieniu polskiemu rozgłos zagranicą, wytworzyła się również grupa alpinistów polskich, wśród których np. bracia Smoluchowscy dokonują licznych nowych przejść w Alpach, a dr. Jakubowski wdziera się na najwyższą górę Afryki — Kilima Ndżaro (6010 metrów).

Ważkim wreszcie argumentem, przemawiającym za rzuceniem hasła organizacji polskich wypraw w obce góry, jest wspomniana na wstępie mocarstwowa ekspansja współczesnej Polski. Jeżeli w czasach niewoli, w niedosycie życia tułaczego, w goryczy pożywania obcego chleba zdobywaliśmy się na śmiałe czyny górskie, to czy nie powinniśmy podjąć je tembardziej dzisiaj, kiedy bandera polska rozwija się w podmuchach podzwrotnikowych wichrów oceanicznych, kiedy szlakami powietrznemi pragniemy związać nasz kraj z lądami drugiej półkuli, kiedy prężymy siły, aby znak państwowy zawisnął na maszcie turnieju olimpijskiego, gromadzącego rywali z najdalszych zaułków globu.

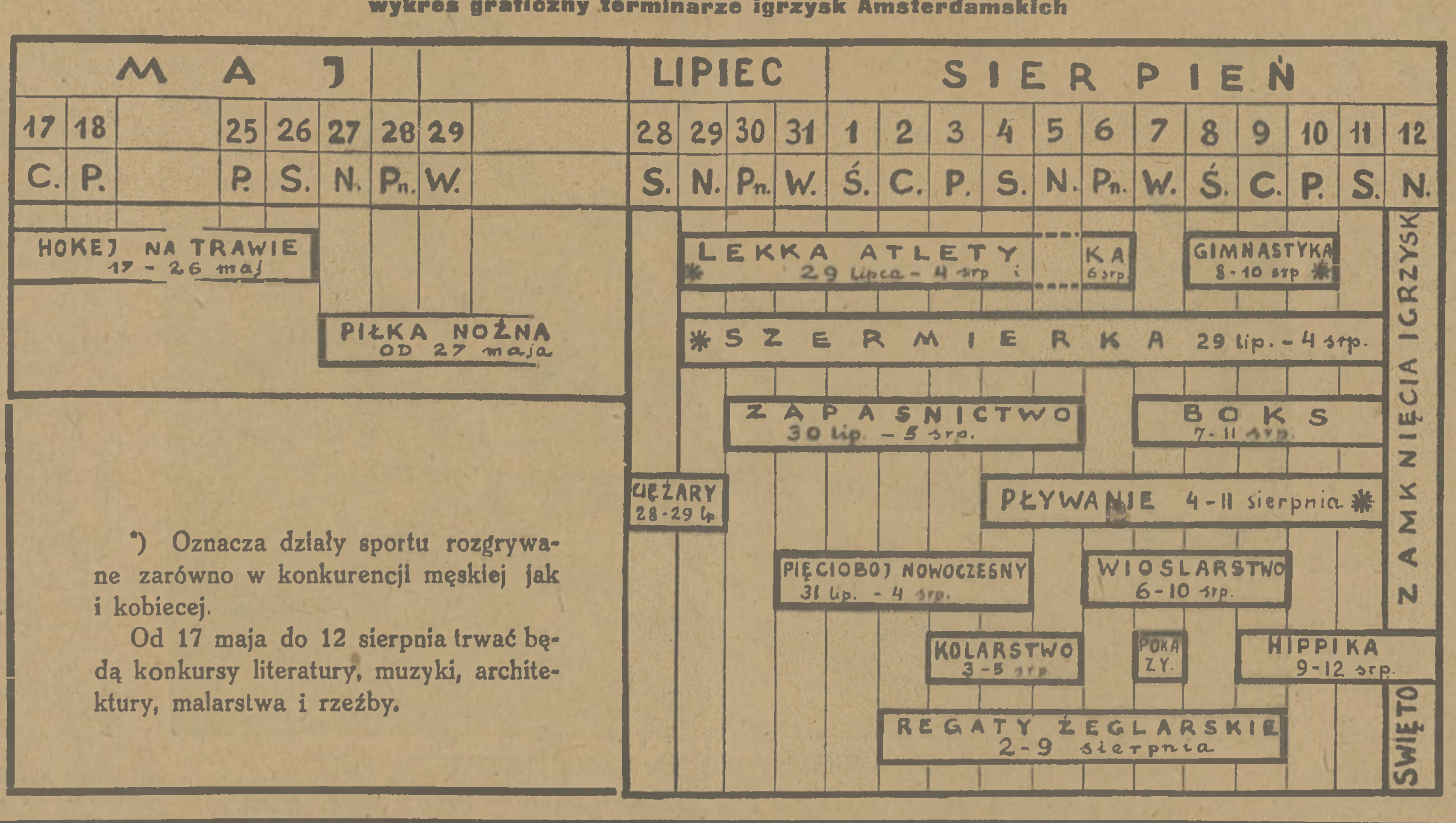
Występując z hasłem współudziału Polski w wyprawach ku wyżynom świata, daleki jestem od propagowania natychmiastowego myśli polskiej ekspedycji np. na Everest czy Teak K. 2. Chodzi mi w chwili obecnej o stwierdzenie faktu, ,że czas i nam wyjść już poza ubocze Tatr, poza wynajdywanie nowych dróg na trzecio i czwartorzędne ich turniczki, czas przysposabiać się do czynów wyższych czas rozszerzyć krąg naszych zainteresowań górskich na obszary, dotąd naszej turystyce obce i nieznane. Na tej linji rozwojowej leżeć będę kiedyś i niezdobyte dotąd kolosy gór pozaeuropejskich, droga jednak ku nim jest dla nas jeszcze dalsza, aniżeli dla narodów, które już przeszły szkołę alpinizmu. O ile bowiem dla alpinistów wyprawy ku szczytom Azji czy Ameryki są bezpośrednim szczeblem rozwojowym, o tyle taterników naszych czeka jeszcze konieczność zdobycia zaprawy najpierw w wyższych, trudniejszych i niebezpieczniejszych od Tatr górach alpejskich. To też narazie, zanim pomyślimy o wyprawach dalszych, trzeba pchnąć naszą turystykę wysokogórską przedewszystkiem na szlaki Alp, czy innych równorzędnych im gór. Aby jednak przynajmniej to hasło mogło się urzeczywistnić, należy umożliwić organizację owych wypraw ,roztaczając opiekę nad inicjatywą prywatną i przychodząc jej z pomocą. Do opieki tej zaś i pomocy powołane są zarówno zrzeszenia turystyczne, jak i instytucje państwowe.

Jeżeli dzisiaj z jednej strony umożliwia się i finansuje — chwała Bogu! — wyjazdy naszych sportowców zagranicę, jeżeli nie brak pieniędzy i na wysyłanie różnych delegatów przed zawodami, na zawody i po zawodach międzynarodowych — to niechże polski sport wysokogórski przestanie już być tym kopciuszkiem, jakim jest dotąd nawet dla sfer, stojących u steru sportu, niech chęci tych, którzy chcą hartować swą wolę i siły wśród skał i lodów pozatatrzańskich, nie rozbijają się o mur przeszkód paszportowych, niech znajda się fundusze, choćby w postaci zwrotnych pożyczek, umożliwiające wyjazdy naszych turystów w kraje alpejskie, boć większość z owych turystów, to ludzie pełni zapału, rwący się do czynu, ale nie dysponujący możliwością zrealizowania swych górskich pragnień.

Gdy na tę drogę propagandy i pogłębienia sportu wysokogórskiego co rychlej wstąpimy, myśli o podboju i przez Polaków niezdobytych dotąd kolosów świata przestaną być czczem marzeniem, fantastyczną ułudą.

KALENDARZ OLIMPJADY

wykres graficzny terminarze igrzysk Amsterdamskich



Wiosenny bieg naprzełaj pań

Nieudana impreza w Warszawie

„Drugi Wiosenny bieg naprzełaj dla pań" odbył się przy udziale.,. siedmiu zawodniczek.

Gdy rok temu panie zjawiły się na starcie równie „licznie" jak w niedzielę, mówiono, że „pierwsze koty za płoty" i wszyscy mieli nadzieję, że w następnych latach nasze panie tłumnie wezmą udział w biegu

Tymczasem jakże smutne wrażenie robił ten „Wiosenny bieg", mający być przeglądem najlepszych naszych sił i demonstracją liczebności i potęgi organizacyj kobiecych z całej Polski, a podobny raczej do wewnętrznych zawodów jakiegoś słabego i nielicznego klubiku.

W czem leży niepopularność biegu i dlaczego panie go bojkotują, to rzecz P. Z. L. A. i związek złemu musi zaradzić. Być może, że urządzanie biegu jest przedwczesne przy dzisiejszym rozwoju naszego sportu kobiecego.

Bieg odbył się na terenie ogrodu „Frascati", a szczupłość miejsca i wąskość uliczek była jakby dostosowana do liczby startujących.

Zaraz po strzale startera wysuwa się na czoło Chrzanowska, by jednak wkrótce ustąpić Czajkowskiej, która przez znaczną część trasy prowadzi w tempie bardzo ostrem. Zawodniczki rozciągają się coraz więcej, jedynie Wieczorkiewiczówna, trzymająca się dotychczas z tyłu, wychodzi naprzód, tworząc czołową grupę wraz z Czajkowską i Rokoszanką.

Nadchodzi wreszcie ostatnie 200 m. pod górę. Przy tem „podchodzeniu" wysuwa się dość znacznie na czoło Wieczorkiewiczówna, lecz następnie opada zupełnie z sił i daje się minąć na finiszu równie jak ona wyczerpanej Rokoszance, która przerywa taśmę w czasie 4:30.6 o 10 metrów przed swą rywalką z A. Z. S-u.

O dalsze 30 metrów przychodzi Czajkowską, poczem następuje dłuższa przerwa, po której nadbiegają dalsze uczestniczki biegu: 4) Rytlówna (Ł. K. S.), 5) Chrzanowska (Orzeł), 6) Russówna (Ł. K S.), 7) Wieczorkiewiczówna II (Legja).

O formie naszych zawodniczek nie da się nic realnego powiedzieć, gdyż zabrakło kryterjum porównawczego w postaci znakomitych zawodniczek górnośląskich, które dla niewiadomych przyczyn udziału w biegu nie wzięły.

Zeszłoroczna zwyciężczyni biegu, Raźniewska, ciężko chora na płuca, zdaje się że na zawsze biegania będzie musiała zaniechać.

Swojego rodzaju nowość wprowadziła publiczność, która chcąc przyjrzeć się dobrze ostatnim etapom biegu, towarzyszyła tłumnie zawodniczkom, uganiając się wokoło nich i dosłownie plącząc się im pod nogami. Stworzyło to pod koniec biegu kompletny „bałagan", z którym organizatorzy niestety zupełnie nie umieli sobie dać radę.

Na boiskach stołecznych

Ubiegła niedziela w Warszawie, upłynęła pod znakiem walk o mistrzostwo. Spotkania naogół nie przyniosły żadnych niespodzianek, gdyż wszędzie zwyciężyli faworyci, chociaż nie zawsze zasłużenie.

Do takich zaliczyć należy wynik meczu o mistrzostwo kl. A pomiędzy „Skrą" a benjaminkiem tej klasy Marymontem. Dzięki większej rutynie mecz wygrała wprawdzie Skra w stosunku 2:1 (1:1), ale wynik cyfrowy zupełnie nie odpowiada przebiegowi gry. Przez cały czas bowiem, zaznaczyła się przewaga Marymontu, który poza bramkarzem nie miał zupełnie słabych punktów. Bramki dla zwycięzców zdobył Altis a dla pokonanych Chudzkiewicz. Sędzia p. Osiński dał 3 rzuty karne (2 dla Skry a 1 dla Marymontu) nie zostały wykorzystane.

Drugi mecz o mistrzostwo kl. A pomiędzy Ruchem a Makabi zakończył się spodziewanem zwycięstwem Ruchu w stosunku 4:0 (2:0). Wyróżnili się u zwycięzców obrona oraz Ogrodziński w ataku u pokonanych Młynarz i Erenberg. Zawody prowadził bardzo dobrze p. Krukowski.

Niespodziewany zato był wynik trzeciego meczu pomiędzy Koroną a Varsovią, który przyniósł zwycięstwo pierwszej w stosunku 3:2 (2:0).

Na boisku A.Z.S. odbył się mecz kwalifikacyjny o wejście do kl. A, pomiędzy Legją II a A.Z.S., który zakończył się po ciężkiej walce nieznacznem zwycięstwem Legji w stosunku 1:0. Zwycięska bramka padła w pierwszej połowie ze strzału Rostkowskiego. Sędziował p. Grzedzielski.

Poza tem w meczu towarzyskim Korona została niespodziewanie pokonana przez B klasową Ascolę w stosunku 3:2 (1:1).

Oficerska Szkoła Inżynieryjna zwyciężyła Policję 5:0, A.Z.S. II uległ Amatorskiemu K. S. 7:2, Orzeł pokonał Warsz. K. S. 3:1, Skra III rozgromiła Barkochbę II 9:0, Lilpopianka dwukrotnie pokonała reprezentację Głuchoniemych 5:0 i 6:0, Polonja II zmiażdżyła K. S. „Sokolęta" w stosunku 10:2, Gwiazda II uległa Skrze II 2:0 (1:0), wreszcie Victoria została pokonana przez K. S. „Orzeł" w stosunku 4:0 (1:0).

Doroczny wyścig wioślarski Oxford Cambridge zakończył się niespodziewanem zwycięstwem ósemki Cambridge, która pokonała faworyzowaną osadę Oxfordu o 10 długości, w czasie 20:35.6 sek.

Czechosłowacja — Austrja, międzypaństwowy mecz piłkarski z cyklu rozgrywek o puhar europejski, rozegrany w Wiedniu wobec 52,000 widzów, zakończył się zwycięstwem Czechów w stosunku 1:0.

Breitenstraeter, były mistrz Niemiec wagi ciężkiej, został pokonany w Berlinie przez lżejszego o kategorję Anglika — Gipsy Danielsa. Daniels znokautował niedawno Schmellinga już w pierwszej rundzie.

Vohralik, znany lekkoatleta czeski ma zostać trenerem lekkoatletycznym P Z. L. A. Zajmie się on specjalnie zaprawą naszych długodystansowców.

Wszystkim Czytelnikom i Przyjaciołom naszego pisma składa z okazji Świąt Wielkanocnych najserdeczniejsze życzenia

Redakcja

Bieg naprzełaj Ł. O Z. L. A. wygrał Opoczyński z Ł. K. S-u w dobrym czasie 11:25.4 (dystans 3,500) przed Jakubkiem (Krusche — Ender) i Morawskim ze Strzelca — Łodzi. Startowało 37 zawodników, bieg ukończyło 25. Organizacja biegu dobra.

Bieg naprzełaj Rob. Związku Stowarzyszeń Sport, na dystansie około 3000 mtr wygrał Andrzejewski z Ł. K. S-u w czasie 8:12 przed Bartkowiakiem (Skra — Piotrków).

Bieg naprzełaj Ośr. W. F. Wilno, 2,700 m., przy starcie 113 zawodników, dał wyniki: 1) Sannecki 8:18.6, 2) Jentys, 3) Michniewicz, 4) Palewicz, 5) Brzozowski

Bieg naprzełaj Legji 4,500 mtr. przy starcie 83 zawodników, dał zwycięstwo Sawarynowi. Drugi był Sokołowski, 3) Sokołowski, 4) Szewczyk, 5) Resenbusz.

Bieg o puhar Polonii katowickiej zorganizował jak co roku G. O. Z. L. A. na trasie 5,000 mtr Przy tej sposobności przeprowadzono również bieg dla juniorów i pań na trasie 1,800 mtr W biegu seniorów zwyciężył Motyka z A.Z.S. Kraków w czasie 16:12 W biegu pań pierwsza taśmę przerwała Peronówna z K. S. 06. W biegu juniorów pierwszy był Bytomski z K. S. 06.

W ogólne klasyfikacji klubów pierwsze miejsce przypadło K. S. 22 Mała Dąbrówka (127 pkt.).

Sokoli bieg naprzełaj (dystans 4.000 mtr.) wygrał w Poznaniu Nogaj (Warta) 12:53. 2) Rutkowski (Admira), 3) Nowak (3 p. lotniczy). Startowało 80 zawodników na 89 zgłoszonych, bieg ukończyło 30 (!)

Z całego kraju

Trzy mecze międzypaństwowe ma zamiar rozegrać w r. b. P. Z. P. N., a mianowicie: z Niemcami w Królewskiej Hucie, z Węgrami we Lwowie i z Egiptem w Warszawie.

Walne zebranie T K. S-u wybrało prezesem ponownie inż. Wyrobisza, wiceprezesami są Melerski i Kruszelnicki, sekr. Cybulski, skarb Warszewski, czł zarządu prof. Kaudyba, Zieński, Grześkowicz i Wycisło.

Augustyn (Zwierzyniecki K. S.), który pierwotnie miał wstąpić do Cracovii, wstąpił do Garbarni.

Barmherzig, były gracz Jutrzenki, zgłosił się do Makabi.

Kałuża trenuje obecnie bardzo pilnie i wystąpi w barwach Cracovii na zawodach z Herthą.

W zawodach szermierczych o mistrzostwo D. O. K. — Łódź pierwsze miejsce zdobył po raz drugi w konkursie oficerów por. Kuźnicki, zatrzymując puhar przechodni.

W konkurencji podoficerów mistrzem został najlepszy łódzki szermierz — sierżant rezerwy Szor, zdobywając nagrodę przechodnią na własność

Por. Niwiński, mistrz armji w biegu na 100 mtr. osiągnął w Poznaniu czas 11.2 sek.

Mecz koszykówki: Hertha (Łódź) — 13 drużyna harcerska (Poznań), wygrali zasłużenie łodzianie, lepsi technicznie i taktycznie w stosunku 27:16. Sędziował niedołężnie p. Nawrocki z Łodzi.

Trener Pogoni Fischer zjeżdża do Lwowa definitywnie dn. 3 kwietnia.

Giebartowski, znany obrońca Pogoni, bawi obecnie w Zakopanem, w celu wyleczenia kataru oskrzeli płucnych.

Grünberg i Krumholz, nowi gracze Hasmonei, mieszkają stale w Krakowie, skąd dojeżdżać będą na zawody swego klubu do Lwowa.

Zawody bokserskie o mistrzostwo Oficerskiej Szkoły Piechoty odbyły się w ubiegłym tygodniu przy udziale 28 zawodników. Mistrzostwo zdobyli w poszczególnych kategorjach: w wadze piórkowej — pchor. Brongiel; w wadze lekkiej — pchor. Lach; w wadze półśredniej — pchor. Pawiński; w wadze średniej — pchor. Stolarczyk; w wadze półciężkiej — pchor. Adamkiewicz; wreszcie w wadze ciężkiej — pchor. Bydliński.

Polak Jerzy Juszczyk

w marszu przez Amerykę, najdłuższym wyścigu świata

Jak wiadomo dnia 8 marca r. b. rozpoczął się w Ameryce w Los Angelos, największy wyścig świata, t. j. wielki marsz sportowców amerykańskich z Los Angelos do New Yorku, który potrwa najmniej 65 dni.

Udział w marszu bierze wielu znanych sportowców (Newton, Gavazzi i t. d.), a między niemi jedyny Polak z Detroit (Michigan), Jerzy Juszczyk, który postanowił odnieść zwycięstwo, celem zdobycia nagrody i dokończenia za uzyskane pieniądze studjów uniwersyteckich.

Dotychczas zawodnicy przeszli zaledwie jedną czwartą część trasy, t. j. około 1300 kilometrów. Wskutek zmęczenia i uciążliwej trasy większa część zawodników z południowo-afrykaninem Newtonem, faworytem marszu na czele, wycofała się z turnieju. Po przebyciu 1400 kilometrów na czele zawodników znalazł się Włoch Gavuzzi przed Finlandczykiem Kolehmainenem.

Juszczyk, jak dotychczas trzyma się jeszcze. Czy dojdzie do mety jest jednak mocno wątpliwe, chociaż serdecznie życzymy mu tego. W każdym razie poinformujemy o tem w najbliższym czasie naszych czytelników.

Hasmonea nie ustaje w staraniach odzyskania Steuermana, który dotychczas „odpoczywa" w Wiedniu. Rodzice „primadonny" naszej zwrócili się telegraficznie do Wiednia z nakazem natychmiastowego powrotu O ile autorytet rodzicielski odniesie skutek, publiczność lwowska znów będzie miała sposobność podziwiać „bomby" wyśmienitego strzelca.

Czarni (Lwów) zaangażowali trenera czeskiego z Pragi, który w najbliższych dniach obejmuje swoją placówkę.

Mjr dr. Izdebski, wiceprezes K O. K. S zrezygnował z wiceprezesury K. O. K S. z powodu nawału pracy. Na jego miejsce zaakceptowano p. Arczyńskiego.

27 sędziów i 18 kandydatów liczy K O. K S.

Cyganik były gracz Zwierzynieckiego przeniósł się do Legji warszawskiej

Do fuzji Makabi z Jutrzenką prawdopodobnie nie dojdzie, ponieważ członkowie Makabi nie zgadzają się na zmianę nazwy klubu.

SKRZYNKA POCZTOWA

„Przeglądu Sportowego"

(Odpowiedzi listownych redakcja nie udziela)

K. S. Warta, Częstochowa. Klub musi oczywiście płacić podatek od lokalu, jeśli w Częstochowie taki podatek obowiązuje. W sprawie budowy bieżni radzimy zwrócić się wprost do P Z. L A., Wiejska 11.

K S. Stella, Białośliwie. Pomorski związek lekkoatletyczny istnieje w Bydgoszczy. Ponieważ adresu nie znamy, radzimy zwrócić się do p. J. Kwaska, Bydgoszcz, ul. Seminaryjna 11. Związek Cyklistów utworzono dopiero tydzień temu. Adresu nie znamy Radzimy zwrócić się do Pol. Zw Towarzystw Kolarskich, Warszawa, Dynasy.

P. B. L., Warszawa. Tygodnika w typie, o który chodzi, nie znamy. W Wiedniu wychodzi pismo codzienne „Sporttageblatt", (Wien I. Wollzeile 22), które jednak zajmuje się przedewszystkiem piłkarstwem

Ż. T. G. S Hakoah, Pińsk Niestety nie możemy służyć informacjami. Radzimy zwrócić się do sekretarjatu Pol. Zw. Lawn-Tennisowego, Warszawa, plac Małachowskiego 2.

P M. Rus, Zgierz. Prosimy o bieżące wiadomości. Legitymację możemy wysłać później po ustaleniu współpracy.

P J. Wydcz., Warszawa. Pinecki jest Polakiem, poddaństwo posiada niemieckie. Cyganiewiczów jest dwu: starszy Stanisław i młodszy Władysław.

P. K. Joach., Witkowo, pow Gniezno. Książkę kpt. Barana zamówić pan może przez każdą księgarnię. Redakcja wysyłki nie może się podjąć.

P. Fel. Grot., Grzybów. Dziękujemy serdecznie za życzenia i miłą pamiątkę, którą był pan łaskaw nam nadesłać. Tak zwana „kombinacja" składa się z biegu na 18 klm. i skoku. Wynik oblicza się według not, przyczem pierwszy w biegu 18 klm. otrzymuje notę 20,000 W skoku notę daje się za odległość i styl. Klasyfikacja w tym wypadku zależy do pewnego stopnia od sędziów. Dlaczego wspomniani przez pana bokserzy nie startowali — nie wiemy.

P. Eug. Oleś., Złoczów Prosimy i czekamy. Klubu krokietowego niema.

REWJA NIEDZIELI LIGOWEJ

Pogoń w dobrej formie

zwycięża „Slązk" 4:0

Pogoń: Sobociński; Olearczyk, Mauer; Smaczyński, Fichtel Hanke; Szabakiewicz, dr. Garbień, Batsch, Kuchar, Serb.

Śląsk: Mrozek; Mróz, Pytlik; Thomas, Steiner, Hajduk; Polka Jan, Markefka, Truske, Glodnioh Polka Ludwik.

Drugi występ Pogoni wypadł znacznie lepiej nietylko pod względem cyfrowego wyniku Drużyna eksmistrza zdaje się zwolna przychodzić do formy.

Zawody niedzielne przeprowadzone na miękkiem, miejscami nawet grząskiem boisku stawiały graczy przed ciężkiem zadaniem. Mimo to jednak utrzymywało się prawie przez całe 90 minut dobre tempo, a już prawdziwą niespodzianką była ruchliwość „ciężkich wag" Pogoni. Do najlepszych graczy zespołu lwowskiego należał Olearczyk, pracujący bardzo intensywnie nietylko za siebie ale i za towarzysza swego Mauera, który — szczególnie w pierwszej połowie — nie mógł się oswoić z śliską, ciężką piłką i „kiksami" stwarzał niebezpieczne sytuacje. Na szczególne wyróżnienie zasłużył sobie również Fichtel, który sie formalnie troił. Debjut Smaczyńskiego w pierwszej drużynie wypadł dobrze powinien on jednak odzwyczaić się od niepotrzebnego foulowania. Przegrupowany atak z Wackiem Kucharem na łączniku a Serbem na prawem skrzydle wykazywał wielką żywotność, mimo to jednak gra pozostawiała wiele jeszcze do życzenia.

Śląsk przypomina żywo przeciętne drużyny niemieckie, spotykane w Rzeszy w liczbie kilkuset Siła jego — to bieg, przeciętna technika, wytrwałość. Akcje przeprowadzane przez trójkę środkową wcale zgrabne, jednak zbyt szablonowe, obliczone na bieg i przebój.

Śląsk zrobił naogół sympatyczne wrażenie i pokazał, że umie z honorem przegrywać, co jest cechą prawdziwych sportowców.

Grę rozpoczyna Pogoń walcząc przeciw wiatrowi. Obustronne akcje przy większej inicjatywie Pogoni przynoszą w 22-ej minucie róg dla Pogoni, z którego dr. Garbień uzyskuje pierwszy punkt. Dalsze wysiłki nie dają rezultatu.

Po pauzie następuje szereg energicznych ataków gości szczęśliwie odpartych. Pogoń zrywa się do boju, ale już po 15-tu minutach uwidacznia się u niej silne zmęczenie. Ślązacy wykorzystują chwilę słabości i prą do wyrównania. W 30-tej min. następuje przełom. Atak Pogoni — błąd obrońcy i przytomny Serb zdobywa punkt drugi. Sytuacja zupełnie się zmienia. Pogoń odzyskuje siły i opanowuje sytuację, strzelając niedoobrony trzecią bramkę (dr. Garbień). Na dwie minuty przed końcem następuje wolny przeciw gościom. Hanke strzela, bramkarz odbija. Garbień jest na miejscu i ustala wynik na 4:0.

Sędziował dobrze p. Korngold z Krakowa.

Legja pokonana przez I. F. C.

po słabej walce 1:4

I.F.C.: Spałek; Bischoff, Heidenreich; Goerlitz II, Tichauer, Wyleżoł; Joszke; Kozok II, Goerlitz I, Geisler, Machinek.

Legja: Cichecki, Ciszewski, Łańko, Nawrot, Wypijewski; Strycharz, Amirowicz, Wójcik; Nowakowski, Ziemian; Adamowicz.

W IFC. po dłuższej przerwie wystąpił w bramce Spałek. Goerlitz II, jego poprzednik, zajął pozycję prawego pomocnika, a Bischoff grał na prawym backu. Zmiany te zostały spowodowane przez dyskwalifikację Wieczorka.

Grę rozpoczyna Legja której atak likwiduje pomoc I.F.C.. Pierwsze minuty gry upływają przy bardzo nerwowej grze obu drużyn. Zwłaszcza Legja nie umie się dostosować do terenu i przeciwnika. Katowice grają ostro, miejscami brutalnie. Ofiarą tej gry pada Wypijewski, a zaraz potem Strycharz. Sędzia toleruje ostrą grę IFC. w dodatku prowadzi grę katastrofalnie, i krzywdzi przez mylne rozstrzygnięcia Legję

Do pauzy I.F.C. uzyskuje dwie bramki przez Geislera, drugą z karnego za rękę Nowakowskiego.

Po pauzie uzyskuje I.F.C dalsze dwie bramki przez Kozoka II jedyny punkt zdobywa Legja z karnego przez Łańkę.

I.F.C. grał bardzo szczęśliwie. Do przerwy pomagał mu silny wiatr, który po zmianie pól zupełnie ustał.

Gra była naogół wyrównana, a IFC. zawdzięcza swoje zwycięstwo ambitniejszej grze swej drużyny, w szczególności szczęśliwej i skutecznej grze swego ataku. Górował on ponadto nad Legją siłą fizyczną.

Legja zawiodła pokładane w niej nadzieje. Przewyższała ona coprawda techniką I.F.C., jednak raziła brakiem planowości w grze ofensywnej, jak również brakiem ambicji. Gracze stracili ufność w swoje własne siły, gotując sobie tem samem sromotną porażkę.

Słowem nasze horoskopy, tyczące się **morale wojskowych**, o czem pisaliśmy tydzień temu po ich meczu z Ł.K.S-em w Warszawie znalazły na boisku w Katowicach pełnię realizacji. Pierwsze niepowodzenie, krzywdzące rozstrzygnięcie sędziego, czy utracona bramka, a zespół warszawski, mający wszelkie dane, aby pokonać każdego przeciwnika, staje się bezładną grupką ludzi, którzy nie potrafią wydobyć z siebie nic, ponad bezduszną poprawność robotników piłkarskich.

Na terenie katowickim w walce ze specyficznie zabarwionem narodowościowo i specyficznie traktującem swe zwycięstwa I.F.C., wspomniana wada Legji rzucała się tem jaskrawiej i tem przykrzejsze czyniła wrażenie na widzach.

Sędzia p. Seidner.

Mistrz Warszawy przeciw mistrzowi Łodzi

Po trzech klęskach 0:3, 0:1 i 1:2 Polonia zwycięża 2:1

Drugi tegoroczny występ Polonii w jej rodzinnem mieście nie wiele był lepszy od inauguracyjnego spotkania z Warszawianką: poza parą obrońców i częściowo bramkarzem, drużyna stołeczna wykazała poważne luki zarówno w pomocy jak przedewszystkiem w napadzie. Jej akcjom brakowało w równej mierze podstaw technicznych jak szybkości, siły, a często nawet dobrych chęci. Ostatnie trzy czynniki są wyrazem przedewszystkiem niedostatecznego treningu kondycyjnego. Drużyna jako całość jest w wybitnej nieformie i w spotkaniu z przeciętnie dobrym przeciwnikiem nie może nawet myśleć o zwycięstwie.

Na szczęście jednak dla niej Turyści reprezentują obecnie najniższy poziom klasy ligowej. Specjalnie ich linja napadu jest absolutnem zerem niezdolnem zdobyć się na najbardziej nawet szematyczne posunięcia. Poczynania ofensywne łodzian przypominały zapomniane już naogół w Polsce prymitywy przedwojenne, kiedy jedyną akcją, cenioną zarówno przez graczy jak publiczność były 30-to metrowe podania „na for", za któremi pędzili nieprzytomni napastnicy. Dziś jest o tyle gorzej, niż 15-cie lat temu, że nikomu się za piłkami temi nie chce biegać, a inaczej nikt grać nie potrafi — słowem beznadziejna rozpacz.

Jest rzeczą zrozumiałą że przy tego rodzaju przeciwnikach gra była tą, tak często obserwowaną na boiskach polskich szarzyzną, po której przeciętny znawca piłki nożnej ślubuje sobie solennie, że więcej oczy jego gry drużyn polskich nie będą oglądały. Niestety obietnice te nie działają nigdy dłużej jak sześć dni i już w najbliższą niedzielę malkontent w tajemnicy przed samym sobą idzie na spacer w Aleje, z których skręcić na Piękna jest przecież tak łatwo...

Na częściowe usprawiedliwienie obu drużyn trzeba podkreślić, że niedziela ubiegła była dniem owego pierwszego tak rozleniwiającego ciepła wiosennego, kiedy nogi stają się ołowiane, a każdy wysiłek fizyczny przyprawia zawodnika o siódme poty.

Reszty dokonało przysłowiowe boisko warszawskie, na którem piłka wykonywała kozły i fałsze, o jakich nie zamarzy najlepszy nawet zawodowiec angielski

Do walki rywale stanęli w zestawieniach:

Polonia: Kisieliński; Mączyński, Bułanow; Seichter, Loth I, Jelski II; Zimowski, Grabowski, Dittner, Emchowicz, Krygier.

Turyści: Michalski I; Niewiadomski, Karasiak; Kahan, Kulawiak, Hinz; Michalski II, Kubik II, Kubik I, Bałczewski, Franke.

Mecz w pierwszej połowie w polu niemal że wyrównany, uwydatnił pewną przewagę Polonii jedynie w myślowem ujęciu gry, nie popartem jednak nad wyraz słabem wykonaniem jej akcyj Po przerwie nudę i monotonję obustronnej bezsilnej kopaminy przerwało kilka posunięć warszawiaków o wysokiem napięciu emocjonalnem. Przy dobrej formie i dyspozycji strzałowej w połowie tej łodzianie utraciliby pięć — sześć bramek, gdy tymczasem skończyło się jednym z trudem wymęczonym punktem i trzema sztangami.

Pełnowartościowymi graczami okazali się jedynie Mączyński i Kahan. Zwłaszcza ostatni był jedynym na boisku przedstawicielem słynnej „szlifierni" Cracovii, to też potrafił zakneblować niemal zupełnie całą lewą stronę napadu gospodarzy Z innych graczy wymienić należy szybkiego i odważnego Bułanowa, doskonałego kondycyjnie Jelskiego II i pełnego rozmachu i polotu w akcji, ale za mało jeszcze skrystalizowanego Kisielińskiego.

W akcjach napadu zwycięzców znać było siłę potencjonalną, inicjatywę i myśl, więc czynniki, które poparte dobrą formą fizyczną mogą przynieść Polonii zwycięstwa nad przeciwnikami najbardziej nawet groźnymi.

U gości nie stroniących od gry brutalnej przeciętnie dobry był Karasiak, a parę ładnych biegów zademonstrował lewoskrzydłowy Franke. Ale to wszystko.

Bramki dla zwycięzców padły ze strzałów Dittnera i Emchowicza, podczas gdy jedyny punkt dla łodzian zdobył po długiej podbramkowej kopaninie A. Kubik.

Osobna wzmianka należy się prowadzącemu zawody d-rowi Lustgartenowi z Krakowa. Absolutny rozbrat, jaki wziął on z odgwizdywaniem wszelkich rąk nastrzelonych, przynosi temu wybitnemu arbitrowi prawdziwy zaszczyt. Podkreślamy to tem skwapliwiej, że umiejętność wielu niestety naszych sędziów polega przedewszystkiem na pieczołowitem odgwizdywaniu właśnie każdej ręki nastrzelonej. Natomiast mamy pewne zastrzeżenia co do zbyt wysubtelnionego gwizdania na rzekome faule przy każdym niemal dotknięciu przeciwnika z tyłu.

Warszawianka-Ł. K. S. 3:3

Występ Warszawianki w Łodzi należał do bardzo udatnych. Wprawdzie po jej twardej walce w Poznaniu z Wartą (1:2) oczekiwano, że Ł.K.S. niełatwo upora się z gośćmi, lecz rzeczywistość przeszła oczekiwania.

Warszawianka zwłaszcza w pierwszej części gry zaimponowała żywiołowością produkcyjnych ataków, podczas gdy obrona jej stworzyła mur nie do przebycia.

Wynikiem szybkich posunięć lotnego ataku gości były trzy bramki zdobyte kolejno przez Korngolda II i Junga.

Zdetonowani gospodarze zdołali uzyskać w tym czasie tylko jeden punkt. Zdobył go Jańczyk głową.

Druga połowa gry, rozpoczęta przy stanie 3:1 dla Warszawianki, przynosi przewagę Ł.K.S. grającego tym razem z wiatrem. Atak czerwonych raz po raz gości pod bramką warszawian i niebawem uzyskuje wyrównanie, dzięki świetnym strzałom Hoffmana i Stollenwerka.

Ostatnie 30 minut meczu upływa na bezowocnych obustronnych atakach, które rozbijają się o dzielną postawę tyłów obydwu drużyn.

Skład Ł.K.S-u: Mila, Cyll, Gałecki, Gosławski, Trzmiel, Jasiński, Stollenwerk, Sowiak Hoffman, Jańczyk, Durka. Gosławski na 5 min. przed końcem opuścił boisko, kontuzjowany w starciu z Luxemburgiem II. Doskonale grał Stollenwerk i trójka obrony.

Skład Warszawianki był następujący: Domański; Wróblewski, Zwierz; Hahn, Zwierz II, Fijałkowski; Luxemburg II, Korngold, Szenajch, Jung i Hasselbusch. Jeżeli goście wypuścili z rąk zwycięstwo, winę tego ponosi główni[e] Wróblewski, który grał zbyt egoistycznie. Poza tem jednak Ł.K.S. miał więcej pozycyj do strzelenia decydujących bramek.

Cracovia-T.K.S. 3:2

Cracovia: Wiśniewski — Kolder, Zastawniak I — Ptak, Chruściński, Zastawniak II. — Sperling, Rusinek, Mysiak, Wójcik, Kubiński, a więc bez Gintla.

T.K.S. w swym normalnym składzie z rezerwowym bramkarzem Lewandowskim.

Z występu Cracovii nikt nie mógł być zadowolony: oczekiwano precyzyjnej, kombinacyjnej gry, tymczasem gwiazdy krakowskie zawiodły na całej linji. Sperling kontuzjowany nie biegał i był bodaj najsłabszy w drużynie. Chruściński rzadko kiedy celnie podał do przodu, wszystkie akcje Cracovii niweczyli gospodarze, a wygrana gości była dziełem przypadku i fatalnej gry bramkarza T.K.S-u.

T.K.S. miał 50 proc. więcej z gry, nie potrafił jednak uzyskać zasłużonego zwycięstwa z powodu niewykańczania sytuacyj podbramkowych i doskonałej gry Wiśniewskiego w bramce. Dobra obrona Cracovii, szczególnie Kolder doskonale powstrzymywali groźne przeboje Suchockiego II i Gumowskiego I.

Gra cały czas dosyć równa przynosi w 15 m. łatwy do obrony, gol dla Cracovii strzelony głową przez Chruścińskiego. W 25 m. Rusinek silną bombą w górny róg uzyskuje drugą bramkę. T.K.S. zaczyna przygniatać i w 40 m. uzyskuje z karnego za rękę pierwszą, a w 44 m. drugą bramkę przez Cieszyńskiego II.

Po pauzie mordercze tempo pierwszej połowy słabnie. Atak Cracovii gra coraz gorzej, każde podanie wyłapują toruńczycy, grający nadzwyczaj szybko i ofiarnie, gra zaostrza się obustronnie, każda drużyna dąży do zwycięstwa. W 9 m. Chruściński strzela dosłownie z połowy boiska. Bramkarz nieudolnie i napróżno interwenjuje. Wynik 3:2 utrzymuje się do końca gry, mimo starań T.K.S-u, by za każdą cenę wyrównać.

Stosunek rogów 7:5 dla T.K.S-u.

Z Cracovii podobał się Wiśniewski, w obronie Kolder, pomoc grała nieszczególnie, w ataku zaś najlepszy Rusinek.

T.K.S. zasługuje cały na pochwałę, wyróżnili się jednak w pomocy Stogowski i trójka ataku Suchocki Janek, Gumowski Paweł i Cieszyński Józef; skrzydła i bramkarz były najsłabszą częścią drużyny czerwono - niebieskich.

Sędzia p. Baranowski prowadził zawody na ogół bardzo dobrze i potrafił zadowolić obie drużyny.

Ł. T. S. G. — Ł. K. S. II. 2:1. Bramki zdobyli dla Ł. T. S. G. Winsche i Planik ze spalonego. Dla Ł. K. S-u Radomski z karnego. Sędziował mizernie p. Izrael. Orkan — Hakoah 7:0. Doskonała gra benjaminka klasy A. Sędzia p. Kozielski P. T. C. — Sokół 5:2. Widzew — G. M. S. 2:1, Mecz towarzyski Burza — Jedność 3:3.

Kalisz był świadkiem meczów Turyści II (Łódź) — Prosna 3:0; Ostrowski K. S. — Kaliski K. S. 2:1.

W Krakowie w rozgrywkach o mistrzostwo klasy A uzyskano wyniki: Makabi — Olsza 5:3, sędzia p. Rutka, Krowodrza — Cracovia I B 2:1, sędzia p. Rumpler, Podgórze — Tarnovia 4:0, sędzia p. Schneider. Pozatem Zwierzyniecki — Wawel 0:0.

Na Górnym Śląsku rozegrano następujące ciekawsze mecze piłkarskie: Ruch II — K. S. Powstaniec 1:0, Powstaniec miał znaczną przewagę, zawodził jednak w sytuacjach podbramkowych. Pogoń — Amatorski K. S. 6:5. K. S. Powstaniec — Makabi (Sosnowiec) 3:2. Wszystkie bramki dla Ślązaków uzyskał Hylban Odra — K. S. Rożdżeń 3:3, Dąb — Policyjny K. S. 1:2.

Sosnowiec był widownią meczów: Victoria — Świt 1:0 Kolejowy K. S. (Katowice) — Ruch 5:0, Zagłębie — Sarmacja (Będzin) 10:1.

Wewnętrzny turniej ping-pongowy Warsz. Klubu Sport. wygrał niespodziewanie Finkelkraut przed Rozenstrauchem, Karafiołem, Kaltmanem i Lewkowiczem.

Wisła-Czarni 3:0

Kraków oczekiwał z wielkiem zainteresowaniem ponownego występu drużyny lwowskiej.

Spotkanie niedzielne miało być bowiem pośredniem porównaniem klasy obu przedstawicielek grodu podwawelskiego w Lidze, zaciętych rywalek i kandydatek do tytułu mistrza: Wisły i Cracovii.

Drużyny wystąpiły w składzie następującym: Czarni: W. . Olejniczak, Kowalski, Ozajst, Witkowski, Kocińki, Grabowiecki, Chmielowski, Nastula, Sawka, Dominiczek.

Wisła: Folga, Pychowski, Skrynkowicz, Kotlarczyk II, Kotlarczyk I, Bajorek, Balcer, Czulak, Reyman I, Reyman III i Adamek.

Tydzień temu Cracovia startując wspaniale w lidze pokonała Czarnych w rekordowym stosunku 6:0, teraz z tą samą drużyną miała zmierzyć się Wisła.

Atoli na boisku czerwonych stanęła niemal zgoła inna drużyna

Czarni grali bez porównania lepiej, niż siedem dni temu i jeśli zmianę dokonaną w ciągu tygodnia nazwać można postępem, -- zrobili postępy ogromne.

Żywiołowe ataki Wisły rozbijały się o mur obrony Czarnych, a napad drużyny lwowskiej rwał się do akcji ambitnie i wcale planowo.

Obie drużyny wykazały znakomitą kondycję fizyczną, co umożliwiło przeprowadzenie spotkania w bardzo ostrem tempie. Lwowiacy zbyt często nadużywali sił fizycznych, czego nie umiał poskromić sędzia p. Raettig.

U gości na wyróżnienie zasłużyli: bramkarz, obrońca Kowalski oraz Nastula w napadzie.

Wisła miała najlepszych swych graczy w Reymanie III i Kotlarczyku II. Ich starsi bracia przedstawiali się gorzej.

Pierwszą bramkę uzyskuje Reyman III, ustalając wynik do przerwy. Po zmianie stron Reyman III uzyskuje dalszy punkt, a wreszcie Reyman I podwyższa wynik do 3:0.

Widzów 3.000.

W Poznaniu rozegrano mecze: Pogoń — Legja 0:0 Warta I B — Posnanja 3:1. Warta w osłabionym składzie, zapewniła sobie dalsze 2 punkty i prowadzenie w tabeli. Bramki zdobyli: Błażczak, Kniola, Dabert; dla Posnanji: Chmielewski w ostatniej minucie gry. Oba mecze o mistrzostwo klasy A.

W Lublinie Unja pobiła A. Z. S. 4:1. Był to finał rozgrywek o mistrz. okr. lubelskiego za rok 1927.

W Częstochowie Victoria zwyciężyła C. K. S. 3:0.

Mistrzostwa klasy A okręgu lwowskiego rozpoczynają się dnia 15 kwietnia w dwu grupach.

Lechja, Ekran, Ukraina, Pogoń II, Rewera (Stanisławów) i Pogoń (Stryj) wchodzą w skład I-ej grupy klasy A okręgu lwowskiego. Do drugiej grupy zaliczone zostały: A. Z. S. Sparta, 6 p. lotniczy, Czarni II, Hasmonea II, Polonja (Przemyśl), Janina (Złoczów).

D. F. C. i Vasas zjeżdżają do Lwowa z okazji jubileuszu Hasmonei. W turnieju weźmie udział również i Pogoń.

Dabert porzucił szeregi T. K. S-u i powrócił do swego macierzystego klubu Warty

Konopasek i Kopeć wzmocnią w przyszłym miesiącu szeregi Czarnych.

Parness, doskonały skrzydłowy Hasmonei przechodzi rekonwalescencję po ciężkiej grypie. Weźmie on już jednak udział na następnych zawodach ligowych Hasmonei, które odbędą się dopiero 22 kwietnia we Lwowie.

Hubel, prawoskrzydłowy Hasmonei, chwilowo nie wystąpi w barwach swego klubu, ponieważ przygotowuje się do matury.

Dwa wyniki, Warta — Warszawianka 2:1 i Wisła — Turyści 3:0 podano nieściśle (2:0, 4:0), skutkiem błędu drukarskiego w tytułach omówień w poprzednim numerze „Prz. Sp." O błędzie można się było przekonać już z samego omówienia.

JAK POWSTAŁ BOKS WE LWOWIE

Historja najmłodszego sportu w stolicy małopolskiej

Na początku. . nie było nic.

Początek ten trwał sobie do 1925 r. i jeszcze nieco dłużej Mimo przyjazdu Wiktora Junoszy, niestrudzonego krzewiciela boksu w Polsce i mimo pięknego odczytu oraz pokazu treningu, przyczem trening z linką był ogólną rewelacją, nie było we Lwowie bokserów i nie było boksu Zasługa stworzenia boksu w lwim grodzie przypada komuś zupełnie innemu.

Owym kimś innym jest Władysław Dubniak, propagujący sport bokserski w czasach mitycznych, których dziś nikt inny prócz niego podać dokładnie nie potrafi. Był to rok 1924, a może 1923, kiedy Dubniak zebrał kilkunastu młodych adeptów pięściarstwa i zaczął ich wtajemniczać w kunszt pięści. Po pewnym czasie zaczęli szukać konkurencji. Ta znalazła się w klubie sportowym Hasmonea, w którym kilku członków zaczęło pracować pod kierunkiem Schenkera.

Wreszcie doszło do pierwszych zawodów bokserskich pomiędzy zawodnikami Dubniaka, którzy w owym czasie należeli do Związku Strzeleckiego a pomiędzy Ż. K S. Hasmonea. Zawody te, poprzedzone pokazem ciosów zabronionych, tradycyjnym odczytem, zakończyły się gremjalną wygraną uczniów Dubniaka i piorunującem zwycięstwem mistrza Dubniaka w pierwszej rundzie przez skwapliwe poddanie się przeciwnika

Dubniak nie mógł dać sobie rady, choć po pewnym czasie założył klub.. swego imienia i nazwiska (im. Władysława Dubniaka) i począł się oglądać za jakimś klubem sportowym, który mógłby dać wdzięczniejsze pole dla jego pracy. Klubem, który wchłonął bokserów Dubniaka i jego samego, był I L. K. S. Czarni.

Znacznie wcześniej bierze się do boksu klub im Stanisława Zb. Cyganiewicza, który skupił bardzo wiele dobrego materjału, urządza treningi regularne, a wreszcie zawody Początkowo w barwach klubu im. Cyganiewicza walczą zawodnicy innych klubów, jak np Strzelecki (Czarni), lecz później wracają do swych klubów, kiedy te zakładają sekcje bokserskie. Klub im. Zb. Cyganiewicza zdołał również zwabić na swoje treningi bawiącego we Lwowie mulata, Petersa, b. mistrza zawodowego Brazylji wagi lekkiej, który trenował z 20-stu bokserami lwowskimi, jednego wieczoru walcząc i wykańczając każdego w przeciągu 2 minut.

W jesieni 1926 powstaje Lwowski Okręgowy Związek Bokserski, któremu prezesuje kpt. Marjan Bilor, rutynowany sportowiec. Związek skupia kilka klubów: jak Czarnych, Hasmoneę, Pogoń, im. Zbyszka Cyganiewicza, przeprowadza pierwsze mistrzostwa Lwowa w roku 1927 i wreszcie występuje pierwszy raz na szerszej arenie, wysyłając bokserów na mistrzostwo Polski do Katowic. Obok kpt Bilora wielkie zasługi dla lwowskiego boksu położył Józef Baran, mistrz dysku i kuli, który jako kierownik Ośrodka Wych. Fiz. dużo uwagi poświęcał pięściarstwu.

Ze szkoły Dubniaka wyszli najlepsi bokserzy Lwowa: Leszczuk, Żeleski, Żuchowski, Kołodziej, Żuczkowski, Jaeger, Wagner z Czarnych, Victorini, Dunaluszcz, Cymbała, Begaj Sycz z klubu im. Cyganiewicza, później Gross, Penyser, Korsover z Hasmonei.

Zawodnicy ci, których żadne zgłoszenia, ani też przepisy nie trzymały przy jednym klubie, zmienili barwy przed zawodami o mistrzostwo Polski w Katowicach, gdzie kilku zawodników wstąpiło do I L. K. S. Czarni

Najlepszym bokserem Lwowa był i jest Kołodziej mistrz wagi lekkiej, któremu wypadek, jakiemu uległ niedawno, nie pozwolił wziąć udziału w tegorocznych zawodach o mistrzostwo Polski, gdzie byłby godnie zareprezentował klasę lwowską. Po Kołodzieju idą Pomper, Wagner, Żeleski, Trojan, Gross, Begaj, Leszczyk, Dumalewicz i inni, przyczem wagi lżejsze są stanowczo lepsze od cięższych.

Po powrocie do Lwowa z zawodów w Katowicach sztuka przyciągania I L. K S. Czarni sprawiła, że przyjechał do Lwowa i wstąpił do Czarnych jeden z najlepszych bokserów, jakiego Polska miała dotychczas, Zygfryd Wende. Wende swoich młodszych kolegów klubowych wtajemniczył w istotne arkana sztuki bokserskiej, nauczył jak się powinno trenować i w rezultacie on spowodował ową poprawę lwowskiej klasy, jaką można było zaobserwować na ostatnich zawodach o mistrzostwo w Warszawie.

Dzięki Wendemu i staraniom, jakiemi Czarni otoczyli sekcję bokserską, doskonały i tak materjał, który posiadają rozwinął się znacznie szybciej, niż w innych klubach Już w roku 1927 zdobywają Czarni drużynowe mistrzostwa Lwowa, odnosząc w 8 wagach — 7 zwycięstw, a oddając w wadze średniej 1 punkt Hasmonei, dla której zwycięstwo odniósł Gross.

Ostatnio w roku bieżącym również Czarni zagarnęli wszystkie tytuły mistrzowskie Lwowa z wyjątkiem wagi muszej, do której nie wystawili zawodnika. I tak począwszy od wagi koguciej aż do półciężkiej idą: Pomper, Trojan, Kołodziej, Leszczuk, Żeleski i Begaj, a w wadze muszej mistrzem jest Warszewski.

Materjał lwowski jest znakomity. Chyba dość powiedzieć, że finał mistrzostwa Polski, do którego doszedł Pomper, był szóstą walką w życiu lwowianina! To chyba mówi samo przez się o talencie bokserów lwowskich.

Lwów na brak sportowych ambicyj uskarżać się nie mógł nigdy To też kiedy pokazało się, że można pójść naprzód i stanąć między najlepszymi, mamy dosyć ambicji i wiary w swoje siły, by powiedzieć to sobie i wziąć się do ambitnej pracy z zakasanemi rękawami.

Polonia mistrzem stolicy w siatkówce. Ubiegła niedziela była ostatnim etapem dwumiesięcznych walk o tytuł mistrza Warszawy w piłce siatkowej. Walczyły dwie najlepsze drużyny stolicy — Polonia i Y. M. C A.. Od wyniku tego spotkania zależało uzyskanie mistrzostwa i puharu przechodniego.

Nic też dziwnego, iż w drużynach ujrzeliśmy starych graczy, a więc w Y. M.. C. A.—Miłosza, a w Polonii—Dygasa i Szabuniewicza.

Oba zespoły rozpoczęły grę bardzo ostro, chcąc już pierwsze chwile wykorzystać na zdobycie punktów decydujących. Jednak w miarę wzrastania zapału atakujących, zwiększało się poświęcenie atakowanych, którzy z niezwykłą ofiarnością ratowali piłki od zetknięcia z ziemią. Tempo gry wyczerpuje stopniowo słabszą fizycznie drużynę Y. M. C A., która prowadząc początkowo grę, zaczyna tracić coraz więcej piłek. Pierwsza połowa kończy się wygraną Polonii 15:13

W drugiej części Polonia przystępuje do ataku i wykorzystuje swą przewagę moralną z powodu wygrania pierwszej partji. Strzały sypią się jeden po drugim, bardzo rzadko bronione przez czerwonych, na których widać załamanie psychiczne. Dygas, Kwast, Szabuniewicz i Schmidt powiększają szybko ilość punktów do 15:7 i ustalają ogólny wynik 30:20 dla Polonii.

Wynik tego meczu zadecydował o zdobyciu tytułu mistrza w piłce siatkowej okręgu warszawskiego przez Polonię, która w rozgrywkach tegorocznych pokonała wszystkich przeciwników, nie odnosząc żadnej porażki.

Skład drużyny mistrzowskiej: Kwast I, Kwast II, Dygas, Szabuniewicz, Jaworski, Schmidt.

Sędziował P. Chrapowicki

Dalsze miejsca w tabeli gier zostaną ogłoszone po przeprowadzeniu obliczeń i rozpatrzeniu zgłoszonych protestów.

W Wilnie, gdzie robotniczy ruch sportowy jest jeszcze bardzo młody, wśród miejscowych robotniczych klubów rozwinęła się bardzo silnie koszykówka, siatkówka, oraz pięściarstwo Okazało się to na ostatnich bokserskich zawodach o mistrzostwo Wilna, oraz na zorganizowanym turnieju gier ruchowych. W zawodach bokserskich, w wadze koguciej, mistrzostwo zdobył Statkiewicz z R. K S. Siły, bijąc w finale Pilnika z A. Z. S. W turnieju gier ruchowych: w siatkówce żeńskiej — Siła zwyciężyła w półfinale, ale w finale uległa lepszej technicznie Makabi W koszykówce męskiej w półfinale zwyciężyło Ognisko, ale w finale niespodziewanie uległo Harcerzom. Wreszcie do finału doszły również drużyny robotnicze w siatkówce męskiej i koszykówce żeńskiej.

W „Kurjerze Porannym" referent sportowy tego dziennika podniósł myśl utworzenia w Polsce szkoły trenerów piłkarskich Pisząc o pracy Kovacsa w Legji i podnosząc doniosłość roli trenera „Kur Poranny" pisze:

„Choć sprowadzanie trenerów z zagranicy jest b. pożądane, jednakowoż należałoby o tem pomyśleć, by wykształcić sobie trenerów Polaków. Wielu piłkarzy polskich ma niemniejsze kwalifikacje, niż trenerzy, którzy do Polski przyjeżdżają Gros trenerów węgierskich to uczniowie Anglika, Jimmy Hogana, trenera angielskiego, który w swoim czasie założył w Budapeszcie szkołę trenerów. Gdyby do nas sprowadzić specjalistę szkockiego trenera i przy jego współudziale urządzić u nas kurs trenerów footbalowych, to wiele klubów mogłoby zyskać doskonałych instruktorów"

Walne Zebranie Związku Związków Sportowych

Tegoroczne walne zgromadzenie Związku Związków było zebraniem wielce nudnem i nieożywionem żadną sprawą bardziej interesującą. Wszelkie kwestje nie wykraczały poza ramy zwykłych statutowych formalności. Z. Z. raz jeszcze podtrzymał w całej pełni swą opinję instytucji, w której lwia część pracy polega na przelewaniu poszczególnych kwestyj z jednego papieru na inny papier.

Protokóły, sprawozdania, bilansy, budżety, programy działalności i znowu protokóły, i wszystko według jednego szablonu, wszystko pisane trzy razy rozwlekiej, niżby było trzeba.

*

Po odczytaniu protokółu stwierdzono, że sprawozdanie zarządu na rok 1927 jest Związkom znane i nie odczytywano go, natomiast wygloszone zostało przez inż. Znajdowskiego sprawozdanie Komisji Olimpijskiej. Zawierało ono szczegóły ogólnie znane, dotyczące naszej wyprawy do St. Moritz, lecz nie obejmowało danych dotyczących strony finansowej ekspedycji, która mogła być bodajże najciekawszą częścią sprawozdania. Na zapytanie jednego z delegatów, wyjaśniono, że prowizorycznie zestawiony koszt wyprawy do St. Moritz wynosił 48.000 zł.

W dyskusji przedstawiciel P. Z. L. A. p. Weintal podnosił szereg zarzutów, wypływających z bilansu Z. Z. Ważniejsze z nich stwierdzały, że amortyzacja ruchomości Parku Sobieskiego za rok 1927 sięgała 50 proc. (!!) ich wartości, dalej że niedobór wzrósł od roku zeszłego o 10 tys. zł., osiągając sumę 21 tys zł., wreszcie że na biuro Z. Z. zapożyczono kilkanaście tysięcy z funduszu olimpijskiego, co jest rzeczą niedopuszczalną.

W rezultacie jednak wyrażono warz z absolutorjum podziękowanie Zarządowi i Komisji Olimpijskiej za włożoną pracę. Poza tem wyrażono specjalne podziękowanie Państwowemu Urzędowi W. F. i P. W. za gorliwe popieranie sportu.

Z kolei przyjęto do Z. Z. w charakterze członka zwyczajnego Polski Związek Jeździecki, obejmujący już 17 klubów z całej Polski. Co do Związku Łuczników, to narazie przyznano mu jedynie charakter członka nadzwyczajnego ze względu na braki jego statutu.

Program działalności Z. Z. na rok przyszły nie wykraczał poza ramy stereotypowości. Poza tak tradycyjnemi już postulatami, jak „Rozwinięcie energicznej akcji w kierunku realizacji uchwał Kongresu Sportowego", jak „energiczna walka z pseudoamatorstwem", jak wreszcie „doprowadzenie do skutku organizacji Związku Towarzystw Strzeleckich" — przyszły rzeczy nowe, jednak nie mniej ogólnikowe i małomówiące: a więc „Współdziałanie z P. U. W. F. w sprawach, dotyczących rozwoju sportu w Polsce" i inne podobne.

Większość tych uchwał nasuwa pytanie, czy warto jest stale tracić czas na przepisywanie ich z jednego protokółu do drugiego.

Z innych postanowień programowych wymienić trzeba postulat organizacji Związku saneczkarskiego, dalej Związku lekarzy sportowych, wreszcie Związku przemysłu i handlu sportowego. Ma się wrażenie, że Z. Z. specjalnie wyszukuje i głowi się nad tem, jakieby też jeszcze można było nowe związki zorganizować. Czy związek taki jest potrzebny — jest kwestją zupełnie drugorzędną.

Jako curiosum podać można zgłoszony przez jednego z delegatów wniosek o zorganizowanie Związku... „chronometrażystów", którýby obsługiwał wszystkie działy sportu. Ponieważ Z. Z. z zasady wniosków nie odrzuca, gdyż to byłoby niegrzeczne wobec wnioskodawcy, przekazano go Zarządowi, co zresztą robi się ze wszystkiemi wnioskami, których się nie ma ochoty uchwalać.

Postanowiono dalej przygotować udział sportu polskiego w Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu, zebrać materjał do historji sportu polskiego, dalej domagano się wprowadzenia w życie kart zdrowia i odznaki sportowej i t. d. i wreszcie postanowiono zrzec się Parku Sobieskiego ze względu na stałe deficyty tego „złotego jabłka", o które tak zapamiętale cztery lata temu walczył Z. Z., uważając wtedy park za główne źródło funduszu olimpijskiego. Krok ten był o tyle dyplomatyczny, że Państwowy Urząd już oddawna park uważa za swój.

Wybory nowego prezesa przyniosły zdecydowaną większość (48 głosów w stos. do 19) płk. Ulrychowi. Dotychczasowemu wieloletniemu prezesowi p. Osieckiemu wyrażano podziękowanie za jego pracę na terenie Z.Z. Wobec tego, że co roku występuje z Zarządu Z. Z. 1/3 jego członków i poza tem parę mandatów wyekspirowało z innych względów, wybory uzupełniające dały 9 nowych członków, a więc mjr. Glabisza, kpt. Kurlettę, gen. Roupperta, płk. Bobkowskiego, kpt. Barana, p. Nogaja (na trzy lata), p. Christelbauera (na 2 lata), inż. Rudzkiego i mjr. Dudryka (na rok).

44 drużyny i 300 zawodników

Lwowski turniej gier sportowych

Dzięki inicjatywie kierownika ośrodka wych. fiz. przy D. O. K. VI, por. Barana rozpoczęto w roku bieżącym w klubach sportowych i tow. gimnastycznych uprawianie gier ruchowych. Praca w tym kierunku rozwijałaby się prawdopodobnie dość ospale, gdyby nie szczęśliwa myśl redakcji dziennika lwowskiego, „Chwila", rozpisania pierwszego we Lwowie turnieju gier ruchowych.

Turniej obejmował siatkówkę panów i pań oraz koszykówkę dla panów. Udział w pięknej tej imprezie wzięło 19 klubów sportowych i gimnastycznych, delegując do siatkówki panów 20 drużyn, do siatkówki pań 10 drużyn oraz do koszykówki 14 drużyn.

Siatkówka panów. Po dwu kolejkach gier eliminacyjnych wyniki ćwierćfinałów były następujące:

Harcerze — Pogoń 20:16 (5:15); A. Z. S. I — Sokół 30:13 (15:6); Dror I — A. Ż. S. II 30:26 (15:13). Półfinały: A. Z. S. I — Harcerze 30:13. W finale: A. Z. S. I zwyciężył Dror I 30:12 (15:5).

Wynik był sprawiedliwy, gdyż A. Z. S. wykazał stanowczo najlepsze walory. Dror dysponował wprawdzie b. wyrównanym zespołem, jednak w chwilach niepowodzenia tracił głowę. Doskonale spisali się młodzi Harcerze, nadrabiając mądrą taktyką i dobrą techniką handicap, wynikający z niskiego wzrostu.

Siatkówka pań. Pierwsza kolejka. Dror II — gimn. Słowackiego 30:28; Hufiec P. W. — Barkochba I 30:4; Hasmonea I — Metal 30:7; Dror III — Hasmonea II 30:6; Dror I — Hufiec P. W. II 28:24. Druga kolejka. Hufiec P. W. I — Dror II 28:26; Dror III — Hasmonea I 30:4. Półfinał. Dror III — Dror I 30:9. Finał. Dror III — Hufiec P. W. I 30:12 (15:7). Ostateczny wynik: 1) Dror III, 2) Hufiec P. W. I, 3) Dror I.

I w tym wypadku najlepsza drużyna zajęła czołowe miejsce.

Koszykówka panów. Do półfinałów doszły następujące drużyny: Sokół II — A. Z. S. 7:4 (1:4); Pogoń — Sokół I 6:2 (2:2). Finał: Pogoń — Sokół II 16:2 (6:0). W rezultacie pierwsze miejsce zajęła Pogoń, 2) Sokół II (drugi zespół), 3) Sokół II (pierwszy zespół).

Po ukończeniu turnieju odbyło się rozdanie nagród. Gracze pierwszych trzech zwycięskich zespołów każdej konkurencji otrzymali złocone, posrebrzane, względnie bronzowe medale oraz dyplomy. Sprawna organizacja spoczywała w ręku por. Barana i por. Krywolda.

TARNÓW. Wawel — Tarnovia 3:2. Pierwszy mecz o mistrz. klasy A K. O. Z. P. N-u wypadł dla tarnowian niekorzystnie. Miejscowi po stracie swych asów na rzecz Garbarni i warszawskiej Legji stanowią dziś zespół b. przeciętny. Jeśli się zważy, iż Wawel jest obecnie jedną z najsłabszych drużyn krakowskiej klasy A, to przegrana Tarnovii u siebie w domu z tą właśnie drużyną, jest groźnem memento dla gospodarzy. Bramki dla pokonanych zdobył Szybalski, zapowiadający się nieźle na prawem skrzydle. Czupryna, dawny gracz Metalu, w polu niezły, pod bramką słabszy. Mikulski, jeszcze nie w formie, odpowiada mu raczej lewe skrzydło, aniżeli środek ataku. Boryczko najlepszy na boisku; on jeden stanął na wysokości zadania. Sędziował p. Jedziński. Łobzowianka — Ż. M. S. 6:0.

SUWAŁKI. Zawody pingpongowe P. K. P. — Kadimah 5:2, pierwszy mecz skończył się zwycięstwem Kadimahu 3:2.

RADOM. Barkochba — Jutrznia 4:2. W Jutrzni grało trzech graczy Makabi. Sędzia p. Dancygier przerwał mecz na 10 m. przed końcem z powodu bójki. Smutna inauguracja sezonu.

ZŁOCZÓW. Magistrat tutejszy wyasygnował 16.000 zł na budowę stadjonu.

Sport robotniczy w Łodzi

Program nadchodzącego sezonu

Łódzki Robotn. Sport. Kom. Okr. rozpoczął ostatnio ożywioną działalność wśród młodzieży robotniczej województwa łódzkiego. Dążąc do umasowienia sportu robotniczego, organizuje on w roku bieżącym szereg sportowych imprez o charakterze propagandowym.

Sezon sportowy rozpocznie się w d. 1 kwietnia r. b., w którym to dniu odbędzie się pierwszy robotniczy bieg naprzełaj na dystansie około 3000 m. Bieg dostępny dla młodzieży robotniczej, zrzeszonej w robotniczych klubach, prawdopodobnie ściągnie na start najlepszych biegaczy robotniczych okręgu łódzkiego.

Prawdopodobnie w tym samym czasie rozpoczną się w Łodzi zawody piłkarskie o robotnicze mistrzostwo okręgu.

Pozatem na terenie Łodzi wre praca nad organizacją Zlotu okręgowego, który odbędzie się w dniach 27 i 28 maja r. b.

Niemniej intensywnie pracują kluby. Największy klub robotniczy w Łodzi, R. T. S. Widzew, finalista zeszłorocznych rozgrywek o mistrzostwo kl. A, konsoliduje swą pierwszą drużynę, aby godnie reprezentować robotniczą Łódź w tegorocznych rozgrywkach. R. K. S. Tur poza organizacją sekcji piłki nożnej, przystąpił — po porozumieniu się z Ośrodkiem Wychowania Fizycznego — do ćwiczeń gimnastycznych i gier sportowych, pozatem wznowiono pracę w drużynie hazeny, która jest najsilniejszą — poza Ł. K. S. — w Łodzi. Treningi rozpoczęły już również Strzelec i Sztern. Wszystko to świadczy, że sport robotniczy w Łodzi wchodzi już na normalne tory twórczej pracy. Pomoc i opieka robotniczego magistratu, rozmachu rozpoczętej pracy chyba nie osłabią.

Znaczną pomocą w tych zamierzeniach będzie subsydjum w wysokości 1500 zł., które Ł. R. S. K. O. otrzymał od miejskiego komitetu Wychowania Fizycznego.

Niedawno założony kobiecy robotniczy klub sportowy „Start" rozwija się świetnie. Liczba członkiń rośnie z każdym dniem i obecnie dochodzi już do 120. Tak świetny rozwój klubu, pozwala mieć nadzieję, iż zaniedbana dotychczas praca nad wychowaniem fizycznem kobiet pracujących, wchodzi już na normalne tory.

Wieści z całego kraju

Obchody, biegi, mecze

Bieg o mistrzostwa Pomorza. 1) Kończak (W. K. S. Pieszczeniaca 61 p.) czas 35 min. 40 sek., 2) Tobalewski (Sokół I) 20 m. w tyle, 3) Zientak (Sokół V), 4) Szalajda (61 p. p.), 5) Kwasucki (Sokół V), 6) Anklam (Sokół II), 7) Jaworski 61 p. p.).

Turniej szermierczy A. Z. S. (Poznań)—Korpus Kadetów Nr. 2 w Chełmnie wykazał przewagę Kadetów, którzy pokonali akademików 16½—10½. Floret 6:3 dla Kadetów. Szpada 4½:4½; stosunek trafień 23:20 dla A. Z. S. Szabla 6:3 dla Kadetów. W poszczególnych broniach za indywidualne zwycięstwa uzyskali srebrne żetony: we florecie Wąsowicz (K.) 3 zwycięstwa 0 przegranych, w szpadzie Cwojdziński (A. Z. S.) 2½ punkta — ½ punkta stracone, w szabli Antoszewski (K.) 3 zwycięstwa — 0 przegranych.

W Cieszynie, na Śląsku czeskim, odbędzie się w dniu 1 lipca r. b. 20-letni jubileusz istnienia polskiej „Siły".

Ogólny projekt przewiduje uroczystą akademję, oraz wielkie występy ćwiczących członków i gości zagranicznych. Pozatem odbędą się zawody sportowe, których program szczegółowy przygotowują dopiero specjalne komisje.

W Stanisławowie odbyło się organizacyjne walne zebranie Wojew. podokręgu piłki nożnej. Reprezentowane były kluby: klasy A Rewera, klasy B Sokół, Stanisławovia, Hakoah i Górka, klasy C Bystrzyca (Nadwórna), Jedność, Admira, Policja Państwowa, T. U. R. i Związek Strzelecki. Imieniem L. Z. O. P. N. zagaił zebranie członek zarządu p. Tatara. Przyjęto regulamin podokręgu, opracowany przez L. Z. O. P. N. oraz dokonano wyboru zarządu. W skład tegoż weszli: prezes ppłk. Csadek, sekretarz Worobkiewicz, skarbnik Funk, członkowie: Jeżowski, Sontag, podkom. Rzehak i kpt. Wiśniewski.

W Pruszkowie założony został niedawno nowy robotniczy klub sportowy „Znicz". Klub, do którego wchodzi przeważna część członków dawnego „Tura", zorganizował już sekcję piłkarską, bokserską oraz ping-pongową. W najbliższym czasie powstaną sekcje kolarska oraz lekkoatletyczna. „Znicz" posiada już własne boisko (z bieżnią). Konstytucyjne walne zebranie wyłoniło zarząd, w skład którego wchodzą pp.: Domosławski (prezes), Radomski i Księżak (wiceprezesi), Bronisław Welk (sekretarz), Stanisław Wiktorzek (skarbnik), Stefan Przychodzki (gospodarz), Tomaszewski, Szkela, Mysiek (członkowie zarządu).

Legja (Poznań) donosi, że sekretarjat klubu mieści się obecnie przy ul. Górna Wilda 122.

Ż. A. S. S. przystępuje w połowie kwietnia do budowy pływalni na stojącej wodzie, na jeziorze Kamionkowskim. Na brzegu staną trybuny, pod trybunami urządzone będą szatnie, natryski i inne ubikacje. Będzie to pierwsza żydowska pływalnia w Polsce. Budowa potrwa około miesiąca.

Girardengo-Binda

Sensacyjny pojedynek kolarski

Klasyczny szosowy wyścig włoski Medjolan — San Remo (286 klm.) był pojedynkiem między „il campionissimem"—Girardengo a mistrzem świata Bindą Girardengo znowu pokazał pazury lwa, stępione nieco w roku ubiegłym i pokonał bezkonkurencyjnego do niedawna Bindę na finiszu o długość roweru w czasie 11:32:00. Trzeci był Brunnero.

Bieg naokoło Flandrji dla zawodowców (215 klm.) zakończył się zwycięstwem „outsidera" Mertensa przed Mortelmansem.

Otwarcie słynnego toru Buffalo w Paryżu zostało przesunięte o tydzień z powodu deszczu, a projektowane wyścigi odbyły się na paryskim torze zimowym. W meczu Omnium Blanchonnet zwyciężył Van Kempena, Tonatiego i Ch Pelissiera. W biegu z doganianiem Blonchonnet pokonał Pelissiera i Van Kempena. W biegach za motorami Sausin zwyciężył Linarta i Breau, który z kolei pokonał Miquela i Linarta. W meczu szybkości Michard ponownie pokonał Martinnettiego, Schillesa i Faucheux.

Doroczny bieg szosowy Berlin — Cottbus — Berlin (dystans 260 klm.) przyniósł szereg niespodzianek. Najlepszy bowiem czas dnia osiągnął amator klasy B—Stubbecke — 8:11:01, za nim przyszedł amator pierwszej klasy — Stoepel — 8:11:32, a trzecie miejsce dopiero zajął zawodowiec Nebe.

Godzinny bieg za motorami w Dortmundzie zakończył się niespodziewanem zwycięstwem Thollembeeka (56,600 klm.) przed Sawallem, Möllerem i Grassinem.

Kolarski bieg naprzełaj o mistrzostwo zawodowe Francji, rozegrany na ciężkiej (20 klm.) trasie, zakończył się zwycięstwem Karola Pelissier, który w czasie 1:01:25 pobił rekord tego biegu o 2.5 min.

Zestawienie wyników kolarskich sezonu zimowego w Europie daje w sprintach pierwsze miejsce Michardowi przed Faucheux, Martinettim, Degraevem, Kauffmanem i Moeskopsem. Wśród stayerów króluje Grassin przed Linartem, Möllerem, Miquelem i Sausinem.

W szkole tennisistów amerykańskich

Tennisiści amerykańscy, którzy bronić będą barw U. S. A. w meczach o puhar Davisa rozpoczęli już intensywny trening pod wodzą Tildena w miejscowości Augusta (Georgia). Zła forma Tildena, której wyrazem była przegrana z Hennessym okazała się przejściową słabością, gdyż już w następnem spotkaniu pokonał on Lotta (trzeciego gracza Ameryki) po niesłychanie ciężkiej walce w stosunku 6:8, 6:2, 6:1, 5:7, 7:5. Następnego dnia Tilden pokonał mistrza Kalifornji Chandlera w stosunku 4:6, 6:2, 6:1, 7:5. W dotychczasowych rozgrywkach eliminacyjnych najlepszą formę wykazali Lott, Henessy, Jones (który pokonał niespodziewanie Lotta w czterech setach) i Doeg.

W spotkaniu z Meksykiem reprezentować będą Amerykę w grach pojedyńczych przypuszczalnie Lott i Hennessy (pokonał Doega w trzech setach). Decyzja w tej sprawie zależy wyłącznie od Tildena, który ma władzę dyktatorską nad reprezentacją Ameryki.

Południowa Afryka wycofała się z rozgrywek o puhar Davisa.

Bieg naprzełaj pięciu narodów

Bieg naprzełaj pięciu narodów, rozegrany w Glasgowie (Szkocja), zakończył się zwycięstwem Francji (45 pkt.) przed Anglją (55 pkt.), Szkocją (104 pkt.), Walją (130 pkt.) i Irlandją (179 pkt.). Indywidualnie zwyciężył niespodziewanie Eckersly (Anglja) — 52:34.6 przed Smithem (Szkocja) 52:48, Baddarim — 53.02 i Bouc (obaj Francja). Dalsze miejsca zajęli: Payne, Beavers i Harper (Anglja) i Chapuis Dartigues, Denis i Granier (Francja). Dystans biegu wynosił 13.9 klm.

Bieg naprzełaj zorganizowany w Pradze z okazji targów zgromadził na starcie 500 zawodników. Zwyciężył Kościak, pokrywając trasę ok. 5 klm. w czasie 18:01.8 przed Wonzfeldem i Vincenzem Drużynowo zwyciężył Sokół przed Slavią i Spartą.

Różne wiadomości

Knud Hansen (Danja) — Bertazollo (Włochy) ciekawe spotkanie bokserskie między mistrzami wszystkich kategoryj swych krajów rozegrane w Kopenhadze, zakończyło się pewnem zwycięstwem na punkty Hansena. Bertazzolo, który jest oficjalnym challengerem Paolina zawiódł na całej linji. Hansen uległ niedawno na punkty w Nowym Jorku mistrzowi Niemiec Dienerowi.

Olimpjada państw łacińskich ma się odbyć jeszcze w roku bieżącym w Madrycie. Wezmą w niej udział państwa zarówno nowego jak i starego świata. Protektorat nad igrzyskami objął dyktator Hiszpanji gen. Primo de Riveira.

Świetny narciarz czeski—Buchberger — został przez H. D. W. dożywotnio zdyskwalifikowany. Motywy tak surowego wyroku nie są jeszcze znane.

Słynny skoczek Carlsen osiągnął na otwarciu skoczni w Oslo 73.5 mtr., bijąc tem samem rekord światowy

Szwajcar Schärer, vice-mistrz Olimpjady paryskiej na 1500 mtr., który w roku ubiegłym nie występował na arenie sportowej, rozpoczął już przygotowania przedolimpijskie. Pierwszy jego występ w biegu naprzełaj na dystansie 5.8 klm zakończył się zwycięstwem w czasie 20:09.3. Obok Peltzera, Hahna, Congera i Rosa będzie on najgroźniejszym przeciwnikiem Nurmiego w Amsterdamie.

Włochy-Węgry 4:3

Zasłużone zwycięstwo Italji

Włochy — Węgry, piłkarskie spotkanie międzypaństwowe z cyklu rozgrywek o puhar Europy, zakończyło się zwycięstwem Włochów w stosunku 4:3. Mimo ulewnego deszczu meczowi temu który odbył się na nowo otwartym stadjonie w Rzymie, przyglądało się 30,000 widzów. Do przerwy lekką przewagę mieli Węgrzy i przez Konrada zdobyli prowadzenie w stosunku 2:0. Po zmianie stron skrzydłowy Conti wyrównał, a Rosetti zdobył nawet prowadzenie. Jeszcze raz wyrównał dla Węgrów Hirzer, a wynik ostateczny ustanowił pięknym strzałem Libonatti.

W Budapeszcie drugi garnitur węgierski zwyciężył reprezentację Jugosławji w stosunku 2:1.

Anglja święciła wielki triumf w meczach międzypaństwowych. W spotkaniu piłkarskiem pokonała Walję 2:1, w rugby — Szkocję 6:0 Pozatem w hokeju reprezentacja męska Anglji zwyciężyła Walię 9:0, a kobieca 5:1. To się nazywa szczęśliwy dzień.

Spotkanie międzynarodowe Paryż—Berlin zakończyło się niespodziewanem choć zasłużonem zwycięstwem Paryża w stosunku 4:1. Francuzi mieli przewagę, zwłaszcza w drugiej połowie.

Finał puharu szwajcarskiego zakończył się zwycięstwem Servette, który niespodziewanie pokonał Grasshoppers (Zurych) w stosunku 5:1.

Półfinały puharu czeskiego przyniosły spodziewane zwycięstwa Sparty nad Kladnem w stosunku 7:0 i Slavii nad Libenem 8:2. W finałach spotkają się więc odwieczni rywale Sparta i Slavia

W Czechosłowacji Viktoria Žižkov zwyciężyła Austrię (Wiedeń) w stosunku 2:0.

Ćwierćfinały o puhar austrjacki zakończyły się niespodziewanem zwycięstwem Herthy nad Rapidem w stosunku 3:1. Pozatem Admira zwyciężyła B. A C 4:2, F. A C. — Wacker 3:1, Hakoah — W. A. C. 4:0.

V. F. B. Leipzig gościł w Paryżu, gdzie pokonał Club Francais i Stade Francais w identycznym stosunku 2:1.

Półfinały puharu angielskiego

Piłkarska Anglja stała pod znakiem półfinałowych rozgrywek o puhar. Zgórą 100,000 widzów przyglądało się obu spotkaniom: Huddersfield Town—Sheffield United i Arsenal — Blackburn Rovers, które przyniosły wyniki zupełnie niespodziewane. Ogólny faworyt Arsenal został pokonany przez Blackburn w stosunku 0:1, a Huddersfield osiągnął z Sheffieldem, zajmującym bezapelacyjnie ostatnie miejsce w tabeli ligowej, wynik 2:2. Jeszcze większą sensacją był wynik powtórnego spotkania między Huddersfieldem i Sheffieldem (50,000 widzów). Mimo przedłużenia gry o 30 minut drużyny zeszły z boiska z wynikiem bezbramkowym, tak, że rozegrane zostanie jeszcze trzecie spotkanie. Sheffield United miał pewną przewagę, która nie wystarczyła jednak do osiągnięcia zwycięstwa.

W mistrzostwach ligi w czołowej grupie nie zaszły żadne zmiany: prowadzi Huddersfield przed Evertonem, Cardiff City, Leicester City i Bolton Wanderers.

W półfinałach puharu szkockiego Celtic pokonał amatorską drużynę Queens Park 2:2, a Rangers — Hibernians 3:0.

Tragedja narciarska w Austrji

W dniu 21 marca r. b. zdarzyła się w Taurach Wysokich (Austrja) jedna z największych katastrof lawinowych, jakie zanotowały alpejskie kroniki. Podczas zjazdu z wierzchołka Sonnblick (3106 m.) do schroniska w Kolm Saigurn, uległo 17 narciarzy, członków tow. „Naturfreunde", zasypaniu przez lawinę, przyczem 4 z nich zdołało się wyratować, 13 jednak odkopano już nieżywych. Przyczyną wstrząsającego wypadku był z jednej strony panujący w owym dniu ciepły wiatr południowy (odpowiadający naszemu „halnemu"), z drugiej, zbytnie obciążenie stoku śnieżnego przez zgromadzenie się na jednem miejscu całej grupy w celu narady. Na oba te momenty, które spowodowały katastrofę, zwracaliśmy uwagę w artykuliku: „Baczność narciarze — turyści", który ukazał się w numerze 11-tym naszego pisma.

Lekka atletyka

Gigantyczny bieg przez kontynent Ameryki: Los Angelos — New York organizowany przez słynnego managera Ch. Pylea osiągnął w osiemnastym etapie swój moment krytyczny—ciężkie przejście przez góry Skaliste. Niesłychany wysiłek przesiewa zawodników przez sito i jeżeli tak dalej pójdzie do brzegów Atlantyku dobrnie zaledwie paru konkurentów. Na ostatnich etapach wycofał się dotychczasowy leader tej imprezy Artur Newton (Poł Afryka), a prowadzenie po nim objął Włoch Gavazzi, za którym w ogólnej klasyfikacji podąża W. Kolehmainen. Najcięższy etap osiemnasty (40 mil ang. w górzystym terenie) wygrał murzyn Gardner.

Lekkoatletyczne mistrzostwa Australji) przyniosły wyniki dość słabe. Bohaterami dnia byli średniodystansowiec Rose, który zwyciężył na 1 i 3 mile ang. w czasach 4:25.4 i 14:49.8 i Stuart (400 y. — 50.2 i 880 y.—1:57.2). 100 y. wygrał Carlton — 10.2. Inne wyniki: 110 płotki — Lander — 16.4. 440 y. płotki — Ramson — 57.2, kula — Munro — 13:37, dysk — Munro — 38.35, młot — Harevy — 43.64. Skok wdal — Ebert — 7.16, wwyż — Davidson — 1.89, trójskok — Shirley — 14.53, tyczka — Keskinen — 3.57. dziesięciobój — Keskinen — 6433.78 pkt.

Redaktor naczelny: Kazimierz Wierzyński. Wydawca: „PRASA POLSKA". Spółka Akcyjna. DRUKARNIA „PRASA POLSKA" Sp. Akc. Warszawa, Nowy-Świat Nr. 39. Tel. 93-10. Redaktor odpowiedzialny: Marjan Strzelecki.